

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Alista STC intervención de 25 estructuras electromecánicas

Renovarán 55 de 467 escaleras del Metro

Modificarán contrato de mantenimiento para 5 empresas y pondrán sanciones

DALILA SARABIA

Las escaleras electromecánicas del Metro entraron en un proceso de renovación.

De los 467 equipos de toda la red, alrededor de 200 requieren de algún tipo de intervención por distintas averías, muchas de ellas relacionadas con la obsolescencia de los equipos y vandalismo de los usuarios.

Se trata de un proyecto bianual para la sustitución de 55 equipos -25 este año y 30 más el próximo-.

Fermin Ramírez, subgerente de Instalaciones Electromecánicas del Sistema de Transporte Colectivo (STC), informó que para estas labores se dispone de 270 millones de pesos, mismos que fueron etiquetados directamente desde el Gobierno Federal.

Los primeros 25 equipos que se sustituirán en 2020 se encuentran ya en proceso de fabricación y se espera que a fines de este año ya operen en su totalidad.

Las líneas 7, que corre de Barranca del Muerto a El Rosario; la 9, de Tacubaya a Pantitlán; la 8, de Garibaldi a Constitución de 1917; la 3, de Indios Verdes a Universidad; y la 6, de Martín Carrera a Santa Anita, son las que se verán beneficiadas con este programa.

“Esta es una etapa, después del año 2021 estaremos echando a andar otra con un paquete más para sustitución.

“La idea es no detenernos e ir avanzando (...) empezando con las más antiguas y con las que también, por ubicación, son importantes”, expuso Ramírez.

El funcionario señaló que el vandalismo por parte de los usuarios es una de las principales causas de fallas.

“Muchas de las averías se originan por una carga excesiva (...), también luchamos, día a día, con la filtración de orina.

“Aunque parezca difícil de creer, gran parte de nuestros equipos sufren daños debido a que algunas personas las utilizan como sanitario”, reveló.

Cuando destapan las escaleras para el mantenimiento, continuó, encuentran ca-



Gabriel Jiménez

La mayoría de las averías son por vandalismo de los usuarios, incluida la presencia de orina en los mecanismos.

denas, engranes y carriles de los aparatos degradados y corroidos por la orina.

Subir corriendo o saltar en las estructuras, así como el daño premeditado con navajas y otros objetos también son factores que han ido deteriorando los equipos.

“Hay gente que tasajea con cuchillos o navajas los pasamanos”, subrayó el servidor público.

Con respecto al otorgamiento del contrato para el mantenimiento, antes a cargo de una o dos empresas,

Ramírez detalló que éste fue modificado a fin de contratar a cinco empresas.

El objetivo de esta modificación es que, al tratarse de empresas fabricantes, se tiene una mayor garantía de contar con la capacidad técnica, así como con las refacciones originales.

En los casos de una avería de menor impacto, las empresas a cargo deberán intervenir y dejar en estado operativo el equipo en no más de 45 minutos, de lo contrario serán penalizadas.



RENOVARAN... (2)

Incidentes

En 2019 se registraron accidentes, incluso, con varios heridos.

FEBRERO 9. En Tacubaya, Línea 9, se frenaron las escaleras ocasionando que los usuarios cayeran con dos lesionados.



MARZO 5. Ocho personas resultan lesionadas en Mixcoac, Línea 7, al frenarse de manera repentina un dispositivo.

MAYO 9. La saturación en la terminal Pantitlán, Línea 9, con las escaleras operando dejó cuatro mujeres con lesiones.

SEPTIEMBRE 24. Un niño de cuatro años se lesionó un dedo al meterlo en el peine de una escalera en Bellas Artes, Línea 8.



Escaleras en camino

El Sistema de Transporte Colectivo Metro presentó un programa bianual para renovar el 12 por ciento de las 467 escaleras electromecánicas con que cuenta la red.

PÁGINA 2



En la estación Tacubaya se encuentran en mantenimiento 13 escaleras, las más complejas del sistema, debido a que son únicas en su estructura.

Fallan escaleras del Metro porque usuarios se orinan

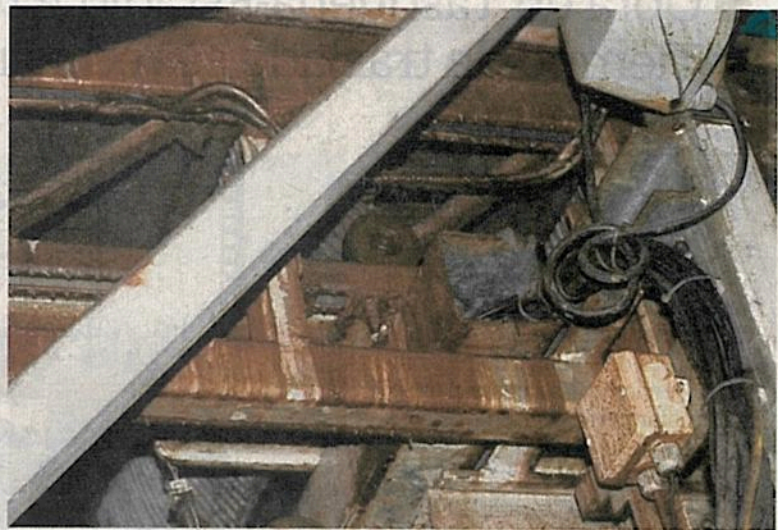
● El 25% de los desperfectos que presentan es por esa causa, revelan

SALVADOR CORONA

—metropoli@eluniversal.com.mx

El 25% de las averías en las escaleras eléctricas de las estaciones suceden debido a que los usuarios las orinan, informó Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro.

En conferencia de prensa en la estación Hidalgo, el subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del Metro, Fermín Rafael Ramírez





(2)

Alonso, detalló que las estaciones del sistema en donde más se presenta este tipo de vandalismo son Tacubaya, Chabacano y otras que son correspondencias.

Por lo anterior, hizo un llamado a no orinar en las escaleras eléctricas ni en las instalaciones del Metro capitalino, puesto que con ello se abona a la descomposición y al mal funcionamiento del servicio.

Explicó que otras causas de estas fallas son la carga excesiva, desbalance en los peldaños, correr en las escaleras y dejar caer objetos en ellas. "Incluso hay usuarios que con navajas u objetos filosos rasgan los peldaños de las escaleras, tenemos un ejemplo en Tacubaya".

En ese sentido, detalló que con una inversión de 270 millones de pesos, provenientes de fondos del gobierno federal, se arreglarán 55 escaleras eléctricas, 25 al cierre de 2020 y 30 al finalizar 2021. Dentro de éstas se incluyen 13 de la estación Tacubaya, que ya están en rehabilitación y cuya estructura es más compleja que el resto.

Se informó además que de 467 estructuras existentes se van a sustituir 207; 55 son las que se tienen contempladas para este año, cuyos trabajos iniciarán en febrero próximo, mientras que 11 ya fueron arregladas el año pasado.

En consecuencia, las 141 faltantes se rehabilitarán en una siguiente etapa. Las nuevas 55 estructuras que comenzará a instalar el STC a partir de este año se ubicarán en las líneas 3, 4, 7, 8 y 9, pues algunas de las escaleras tienen más de 20 años dando servicio.

"En las líneas 4, 3 y 7 hay 49 escaleras que tienen una antigüedad de 31 a 38 años. El Grupo Comet recomienda que la vida útil de las



El Metro de la Ciudad de México difundió imágenes de piezas oxidadas por los orines y que provocan averías en el sistema mecánico.

"En las líneas 4, 3 y 7 hay 49 escaleras con entre 31 y 38 años de antigüedad. El Grupo Comet dice que la vida útil de las escaleras es de 20 años"

FERMÍN RAMÍREZ

Subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del Metro

escaleras sea a más tardar en 20 años", indicó el funcionario.

Fermín Rafael Ramírez detalló que cinco empresas actualmente son las que se encargan de darles mantenimiento y tienen como límite 45 minutos para llegar al punto y revisar una escalera eléctrica dañada. "Preferimos cerrar las escaleras o detener su operación por seguridad de los usuarios, aunque

nos odien por hacerlo, pero es por su seguridad", acotó.

"En años anteriores sólo había dos empresas, pero ese esquema cambió. El nuevo [proceder] con los proveedores [del mantenimiento] es de seguimiento, con contratos con cláusulas de garantía en caso de incumplimiento, acuerdos multianuales diseñados para que el proveedor cumpla en tiempo y forma", precisó.

Dijo que las empresas de mantenimiento son Otis, Schindler, Mitsubishi, IMEM y Sinergman.

El 5 de marzo de 2019 el Sistema de Transporte Colectivo Metro informó que personal del organismo comenzaría la revisión de todas las escaleras eléctricas con más de 33 años de antigüedad, para evitar incidentes, luego de que ocho personas resultaron lesionadas por la falla en una escalera en la estación Mixcoac, de la Línea 5. ●



Fallas en escaleras eléctricas del Metro, por vandalismo



▲ Fermín Ramírez Alonso, subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del STC, informó que alrededor de 200 de las 467 escaleras eléctricas de la red requieren ser sustituidas, por lo que ya se inició

ese proceso. Reveló que 25 por ciento de los desperfectos se debe a que usuarios se orinan en estos equipos y provocan gran corrosión. Foto José Antonio López. ALEJANDRO CRUZ / P 34

VANDALISMO, CAUSA PRINCIPAL, DICE SUBGERENTE

De 200 escaleras eléctricas deterioradas, 25 por ciento fueron por orines: STC

Corroen con rapidez los elementos metálicos, señala



De 200 escaleras

ALEJANDRO CRUZ FLORES

34.000

El vandalismo es la principal causa de las averías en las escaleras eléctricas del Metro, incluso, aproximadamente 25 por ciento de los desperfectos se deben a que hay personas que se orinan en los equipos, afirmó el subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Fermín Ramírez Alonso.

Al señalar que casi 200 de las 467 escaleras con que cuenta la red requieren ser sustituidas, por lo que se inició un proceso con dicho propósito, cuya primera etapa considera 55 equipos nuevos para

2021, dijo que las estaciones donde se ha detectado más esta conducta son Tacubaya, Chabacano e Hidalgo, así como las ubicadas en zona de correspondencia.

“Aunque pareciera difícil de creer, gran parte de nuestros equipos sufren daños debido a que algunas personas las utilizan como sanitario, y no es poco. Cuando desatamos las escaleras para darles mantenimiento siempre tienen orina que degrada y corroe cadenas, engranes y carriles a una velocidad muy rápida”, explicó el funcionario.

Agregó que incluso hay personas que ingresan a las estaciones con el único propósito de hacer sus necesidades, lo cual es considerado como falta cívica, aunque la mayoría lo hace en horarios y áreas de menor afluencia.

Aunado a ello, hay personas que cortan con cuchillos los pasamanos de los equipos, refacciones cuya fabricación es a la medida y se lleva de cuatro a seis semanas importarlas. También hay quienes golpean las partes laterales de las escaleras, lo que provoca que se desajusten.

Impacta el mal uso

Otras acciones que afectan su funcionamiento son cuando la gente corre sobre los equipos, sobre todo cuando se trata de grupos de animación o personas que se manifies-



tan dentro de las estaciones.

Apuntó que en promedio 22 equipos están fuera de servicio al día, por lo que 95 por ciento funciona de manera normal, y manifestó que su “mal uso impacta demasiado”, por lo que se requiere sustituir 197 escaleras, ya sea porque rebasaron su vida útil de 20 años o por su estado físico.

Explicó que hay 49 escaleras que tienen más de tres décadas de uso, 34 en la línea 7, El Rosario-Barranca del Muerto, con 31 años de antigüedad; mientras las más viejas son 13 de la línea 4, que va de Santa Anita a Martín Carrera, con 38 años.

Respecto de los 55 nuevos equipos que se instalarán de aquí a 2021, con un costo de 270 millones

▲ Autoridades del Metro anunciaron la sustitución de escaleras eléctricas debido al vandalismo. Foto José Antonio López

de pesos, Ramírez Alonso dijo que ya están en proceso de fabricación, por lo que se prevé que en el segundo semestre de este año empiece su colocación.

Las escaleras se distribuirán en la línea 7, con 25; línea 9, Pantitlán-Tacubaya y línea 8, Garibaldi-Constitución de 1917, con nueve equipos cada una; así como la línea 3, Indios Verdes-Universidad y la línea 4, con seis cada una.



SUSTITUIRÁN 55 ENTRE 2020 Y 2021

Metro renovará escaleras; orina humana las deteriora

POR IONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gmm.com.mx



De un total de 467 escaleras electromecánicas que existen en la red del Metro, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) debe renovar 195 que ya cumplieron su vida útil recomendada de 20 años, las cuales también son dañadas por la orina de algunos usuarios.

El SCT informó que ya emprendió un programa para renovar 55 escaleras entre 2020 y 2021, con una inversión de 270 millones de pesos, por lo que quedarán pendientes 140 escaleras para los próximos años.

Fermín Ramírez, subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías, detalló que entre el 20 y 25 por ciento de las fallas en escaleras mecánicas se deben a que los usuarios las orinan.

“Tenemos también algo con lo que luchamos día con día aquí en el Metro, que es la filtración de orina. Aunque parezca difícil de



Foto: Quetzalli González

Habrán escaleras nuevas este año en las líneas 3, 4, 7, 8 y 9.

crear, gran parte de nuestros equipos sufren daños debido a que algunas personas las utilizan como sanitario y no poco; cuando destapamos las escaleras para dar mantenimiento siempre tienen orina y la orina por sus componentes va degradando, va corroyendo, pues las cadenas, los engranes, los carriles, los deteriora a una velocidad muy grande”, lamentó el funcionario.



Con 270 mdp sustituirán 55 escaleras del Metro

HILDA ESCALONA

3

El Sistema de Transporte Colectivo a Metro anunció que se sustituirán 55 escaleras, 25 al cierre de 2020 y 30 al finalizar el 2021 incluidas las de Tacubaya.

El organismo detalló que 25 escaleras que serán renovadas se ubican en la Línea 7; 9 más en la Línea 9; 9 en la Línea 8; 6 en Línea 3 y 6 en Línea 4.

Sinergman será la empresa responsable de la Adquisición de Suministro e Instalación de Escaleras Electromecánicas.

Para llevar a cabo ese cambio el Metro invertirá 270 millones de pesos en los nuevos equipos que serán financiados con fondos de apoyo provenientes del Gobierno Federal.

También se incluirán nuevas cláusulas de penalización a proveedores que garanticen la disponibilidad de equipos en servicio, con base a la vida útil de éstos.

Y se establecerán acuerdos multianuales diseñados para que los proveedores cumplan en tiempo y forma con disponibilidad de equipos, refacciones, atención y mantenimiento preventivo.

En el sistema de Transporte Colectivo Metro hay 467 escaleras electromecánicas distribuidas en las 12 Líneas y desde 2019 se ha mantenido una disponibilidad de alrededor de 95 por ciento de los equipos al día, es decir, de 467 escaleras, en promedio 22 equipos se encuentran fuera de servicio.

Actualmente, las empresas que realizan el mantenimiento total de escaleras electromecánicas son: Otis, Shindler, Mitsubishi, IMEM y Sinergman.

El Metro cuenta con escaleras tan antiguas como las instaladas hace 38 años, cuando la vida útil de una escalera, de acuerdo a parámetros internacionales es de hasta 20 años.

Los 13 equipos que tienen 38 años de antigüedad se ubican en la Línea 4, en Copilco de la Línea 3 hay 2 equipos con 36 años; y 34 equipos en la Línea 7 tienen 31 años de antigüedad.

Como son tan viejas se dificulta la renovación de sus refacciones mecánicas o electrónicas, muchas de las cuales ya no existen en el mercado y deben mandarse a fabricar, situación que incrementa los tiempos de reparación.

Las escaleras del Metro se dañan principalmente por carga excesiva.



El Metro tendrá 55 escaleras nuevas

CECILIA NAVA

Con el propósito de mejorar el servicio en el Sistema de Transporte Colectivo, se sustituirán 55 escaleras eléctricas en los próximos dos años, para lo cual se destinará un presupuesto de 270 millones de pesos, financiados con fondos de apoyo provenientes del gobierno federal, anunció Fermín Ramírez Alonso, subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del Metro.

Se tiene planeada la renovación de 25 escaleras para la Línea 7, nueve de la Línea 9, nueve de la Línea 8, seis en la Línea 3 y seis en la Línea 4.

El funcionario dio a conocer que el Metro cuenta con 467 escaleras electromecánicas y de éstas, 22 fallan todos los días, es el promedio que tienen registrados a lo largo de las 12 líneas.

Ramírez Alonso aseguró que desde 2019 se ha mantenido una disponibilidad de alrededor de 95 por ciento de los equipos diariamente y el resto debe mandarse a reparar a los talleres.

Expuso en conferencia de prensa realizada en la estación del Metro Hidalgo, que las fallas en las escaleras se debe mucho a que hay equipos con una antigüedad de hasta 38 años, cuando la vida útil debe ser de 20 años como máximo, según los parámetros internacionales.

Explicó que la antigüedad de los equipos dificulta el proceso para la renovación de sus refacciones mecánicas o electrónicas, muchas de éstas ya no existen en el mercado y deben mandarse a fabricar, situación que incrementa los tiempos de reparación. "Deben ser fabricadas una por una y por eso es difícil repararlas con rapidez", mencionó.



Orines y carga excesiva han dañado al sistema de escaleras/LAURA LOVERA



Trabajos inician en Líneas 7, 9, 8, 3 y 4

Alistan cambio de 28% de escaleras en el Metro

• Por Karla Mora

karla.mora@razon.com.mx

El Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) informó que, entre 2020 y 2021, se sustituirán 55 escaleras eléctricas, debido a que cumplieron su vida útil; lo que representa 28 por ciento de las estructuras dañadas.

Con este plan, quedará pendiente el mejoramiento de 140 escaleras adicionales, infraestructura que ya no está en óptimas condiciones.

En conferencia de prensa, Fermín Rafael Ramírez Alonso, subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del STC, informó que para la sustitución se invertirán 270 millones de pesos, provenientes de recursos federales.

El plan de sustitución consiste en que 25 equipos, localizados en las Líneas 7, 9, 8, 3 y 4, estarán listos en 2020. Y los 30 restantes, el próximo año.

o el tip

La directora del STC, Florencia Serranía, afirmó en marzo pasado que se detectaron omisiones, simulación y falta de supervisión en contratos millonarios para el mantenimiento del Metro.

El funcionario detalló que la antigüedad de los equipos es la principal causa por la que fallan; además, la renovación de sus refacciones mecánicas o electrónicas es tardada, pues muchas de éstas ya no existen en el mercado y deben mandarse a fabricar, situación que incrementa los tiempos de reparación. Algunas de ellas tienen hasta 38 años de antigüedad, cuando su garantía de funcionamiento es por 20 años, de acuerdo con parámetros internacionales.

PESO EXCESIVO, escasez de refacciones y hasta orina afectan el funcionamiento de los sistemas, explica el subgerente de Instalaciones Mecánicas; este año se repararán 25



Foto-Especial

o el dato

Tras varios accidentes, en marzo pasado, se inició una revisión a las escaleras de la L-7, en las que se hallaron basura, botes de aceite usado, productos de desecho, entre otros.

Condiciones

En dos años se invertirán 270 mdp en las escaleras eléctricas de cinco Líneas.

- o En la L-4 se atenderán seis escaleras. Actualmente hay 13 equipos con 38 años de antigüedad.
- o En la L-3, donde también se atenderán seis equipos, hay dos instalaciones con 36 años de antigüedad.
- o La L-7, con 34 sistemas con 31 años, se sustituirán 25.
- o Para la L-9 habrá nueve escaleras renovadas, lo mismo que para la L-8.

Además, cada escalera es única en su fabricación y fueron hechas una por una, con piezas a la medida. Por ejemplo, un pasamanos requiere entre cuatro y ocho semanas para su fabricación, más el tiempo de importación y colocación.

No obstante, hay más motivos que provocan el daño en estas instalaciones, como la corrosión de los engranes y las cadenas de impulsión de pasamanos a causa de orina humana.

En ese sentido, el funcionario informó que en Tacubaya, Línea 7, hay una escalera fuera de operación por esta causa, la cual se espera esté reparada en febrero de este año; lo mismo que en una ubicada en la estación Chabacano.

"Tenemos también algo con lo que luchamos día con día aquí, en el Metro, que es la filtración de orina; aunque



Alistan cambio

parezca difícil de creer, gran parte de nuestros equipos sufre daños debido a que algunas personas los utilizan como sanitario y no poco, cuando destapamos las escaleras para dar mantenimiento siempre tienen orina y ésta, por sus componentes, va degradando, va corroyendo", explicó.

Otras causas de daño son carga excesiva y desbalanceada en peldaños, correr en la escalera, así como presencia de objetos que impactan en el engranaje y vandalismo.

Detalló que el mantenimiento de las escaleras eléctricas es primordial no sólo por la movilidad que representa, sino en cuestión de seguridad. El sistema tiene un total de 467 escaleras, de las cuales, desde el año 2019 se ha tenido 95 por ciento de su disponibilidad en forma diaria, lo que significa que diariamente 22 están fuera de servicio.

También destacó que, desde mediados del año pasado se cambió el esquema de mantenimiento, para que haya más empresas involucradas en el mantenimiento y añadió que en la actualidad hay un total de cinco; la mayoría de ellas, empresas fabricantes.



RENOVARÁN 55 DE 467 ESCALERAS DEL METRO

¡Orines las dañan!

16



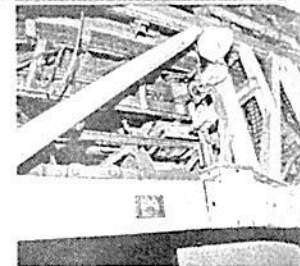
50
o 60 km/h esperan sea la
velocidad en que circulen

280
mdp el monto de la inversión
para sustituir las vías

■ La Línea 3, de Indios Verdes a Universidad, es una de las 5 líneas que se beneficiarán.



■ El STE indicó que mañana se realizará la reapertura, pues finalizarán las obras.



Edgar Medel



¡Orines las dañan!

Sustituirá 25 equipos este año y otros 30 para 2021; invertirá \$270 millones

DALILA SARABIA

Las escaleras electromecánicas del Metro entraron en un proceso de renovación.

De los 467 equipos de toda la red, alrededor de 200 requieren de intervención por averías, muchas de ellas relacionadas con la obsolescencia de los equipos y vandalismo.

Se trata de un proyecto bianual para la sustitución de 55 equipos -25 este año y 30 más el próximo año-.

Fermín Ramírez, subgerente de Instalaciones Electromecánicas del STC, informó que para estas labores se dispone de 270 mdp, mismos que fueron etiquetados directamente desde el Gobierno Federal.

Los primeros 25 equipos que se sustituirán este 2020 están en proceso de fabricación y se espera que a fines de este año ya operen.

"Esta es una etapa, después del año 2021 estaremos echando a andar otra con un paquete más para sustitución.

"La idea es no detenernos e ir avanzando (...) empezando con las más antiguas y con las que también, por ubicación, son importantes", expuso Ramírez.

Señaló que el vandalismo por parte de los usuarios es una de las principales causas de averías.

"Muchas de las averías se originan por una carga excesiva (...), también luchamos, día a día, con la filtración de orina.

"Aunque parezca difícil de creer, gran parte de nuestros equipos sufren daños debido a que algunas personas las utilizan como sanitario", reveló.

Las líneas 7, que corre de Barranca del Muerto a Rosario; la 9, de Tacubaya a Pantitlán; la 8, de Garibaldi a Constitución de 1917; la 3, de Indios Verdes a Universidad; y la 6, de Martín Carrera a Santa Anita, son las que se verán beneficiadas.

/// Hay gente que tasajea con cuchillos o navajas los pasamanos (de las escaleras)".

Fermín Ramírez

Instalaciones Electromecánicas del STC



ORÍN DAÑA ESCALERAS
PÁG. 8 Y 9



CAUSA EL 25% DE FALLAS EN ESCALERAS

ORINADAS

Tacubaya y Chabacano son las estaciones con más escaleras eléctricas usadas como baños por los usuarios, reportó el Metro

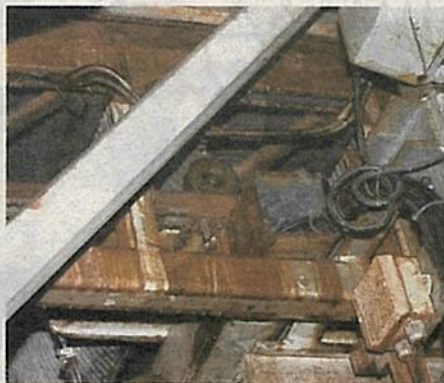
SALVADOR CORONA 9

El 25% de las averías en las escaleras eléctricas de las estaciones suceden debido a que los usuarios las orinan, informó Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro.

En conferencia de prensa en la estación Hidalgo, el subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del Metro, Fermín Rafael Ramírez Alonso, detalló que las estaciones del sistema en donde más se presenta este tipo de vandalismo son Tacubaya, Chabacano y otras que son correspondencias.

Por lo anterior, hizo un llamado a no orinar en las escaleras eléctricas ni en las instalaciones del Metro capitalino, puesto que con ello se abona a la descomposición y al mal funcionamiento del servicio.

Explicó que otras causas de estas fallas son la carga excesiva, desbalance en los peldaños, correr en las escaleras y dejar caer objetos en ellas: "Incluso, hay usuarios que con navajas u objetos filosos rasgan los peldaños de las escaleras, tenemos un ejemplo en Tacubaya".



En las imágenes, se observa cómo la pipí corroe los mecanismos de las escaleras.

ESPECIAL

En ese sentido, detalló que con una inversión de 270 millones de pesos, provenientes de fondos del gobierno federal, se arreglarán 55 escaleras eléctricas, 25 al cierre de 2020 y 30 al finalizar 2021; dentro de estas se incluyen 13 de la estación Tacubaya, que son más complejas que el resto, debido a que son únicas en su composición.

YA ESTÁN VIEJITAS. Se informó, además, que de 467 estructuras existentes se van a sustituir 207; 55 son las que se tienen contempladas para este año, cuyos trabajos iniciarán en febrero próximo, mientras que 11 ya fueron arregladas el año pasado.

En consecuencia, las 141 faltantes se rehabilitarán en una siguiente etapa. Las nuevas 55 estructuras que comenzará a instalar el STC a partir de este año se ubicarán en las líneas 3, 4, 7, 8 y 9, pues algunas de las escaleras tienen más de 20 años dando servicio.

Ramírez Alonso detalló que cinco empresas actualmente son las que se encargan de darles mantenimiento a las escaleras eléctricas del Metro.

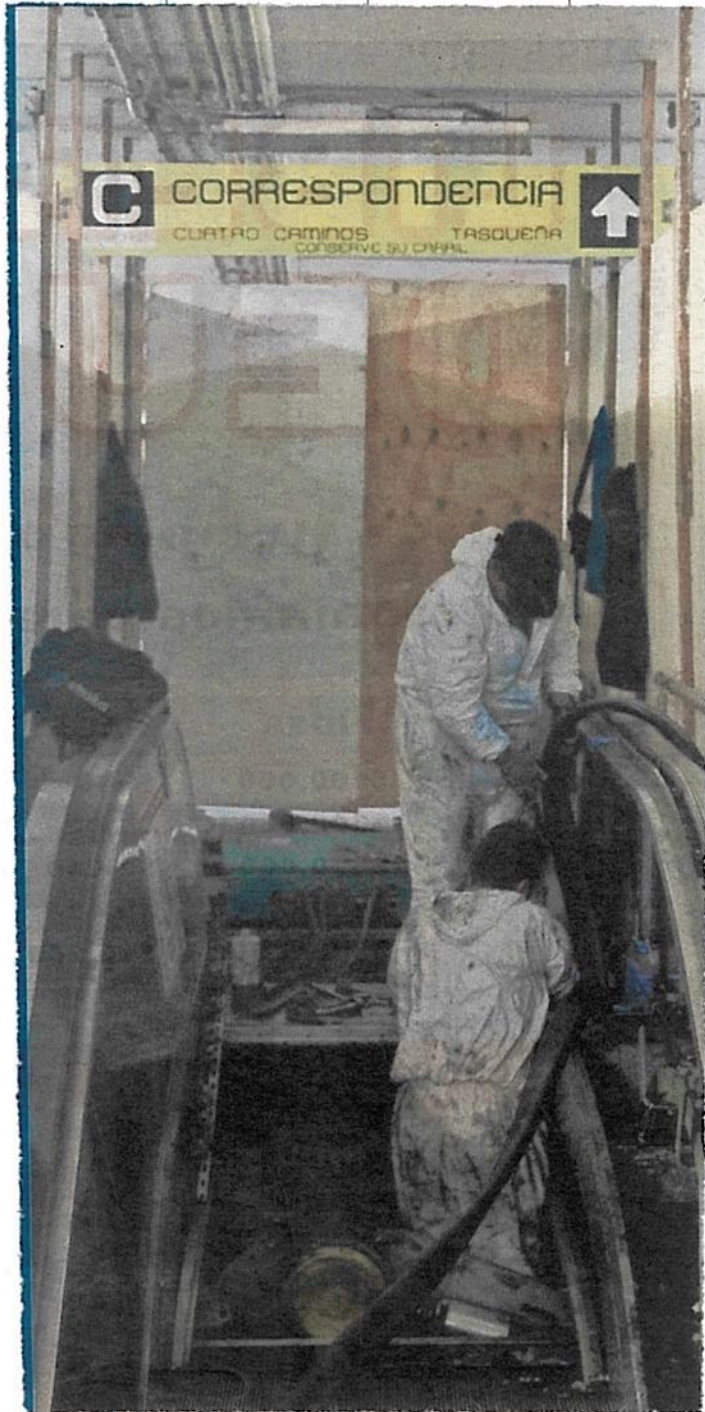


ORINADAS



Preferimos cerrar las escaleras o detener su operación por seguridad de los usuarios, aunque nos odien por hacerlo, pero es por su seguridad".

Fermin Ramírez
Subgerente de Instalaciones Mecánicas y Vías del STC Metro





■ El STE indicó que mañana se realizará la reapertura.

Trabajan a contrarreloj en obras del Tren Ligero

AMALLELY MORALES

La remodelación de las estaciones del Tren Ligero avanza a contrarreloj; mientras que hoy se cumple el plazo para su reapertura.

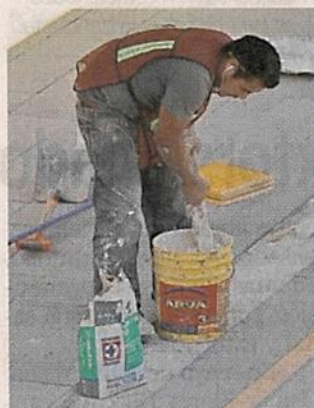
Aunque la sustitución de vías terminó el 31 de diciembre, las autoridades explicaron que necesitaban más tiempo para las pruebas preoperativas con los trenes en vacíos y que hoy sería la reapertura.

En un recorrido, REFORMA comprobó que las estaciones Las Torres y Ciudad Jardín son las que van más adelantadas, pues ya solo se recoge cascajo.

Sin embargo, desde La Virgen, los trabajadores continúan poniendo guías táctiles y otras adecuaciones con el objetivo de garantizar mayor accesibilidad y por razones de estética.

Las composturas y, por lo tanto el cierre, se realizaron en el tramo de Taxqueña a Estadio Azteca.

Y aunque se aprecia el retraso, el Sistema de Transportes Eléctricos (STE) aseguró que la reapertura se realiza-



■ En las estaciones aún se realizan adecuaciones para personas invidentes.

rá mañana, porque ya estará terminado.

Con una inversión de 280 millones de pesos, las vías fueron sustituidas para un desplazamiento más rápido, pues en algunos tramos la velocidad era de 10 kilómetros por hora debido a la antigüedad.

Ahora, se espera una velocidad de 50 o 60 kilómetros por hora y así reducir los tiempos de viaje y la frecuencia de paso de las unidades.

En tanto, en unos meses se intervendrá el otro tramo, de Huipulco a Xochimilco.



Mañana reabren tramo reparado del Tren Ligero

- Obra en Tasqueña-Estadio Azteca duró 6 meses
- Tiempo de traslado se reducirá 40%, dice **STE**

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

Este 16 de enero, el Gobierno de la Ciudad de México restablecerá el servicio del Tren Ligero del tramo de Tasqueña a Estadio Azteca, tras seis meses de trabajos de rehabilitación, en los que se ajustó el trazo, se cambiaron vías y se remodelaron las estaciones.

El secretario de Movilidad, Andrés Lajous Loaeza, informó que desde el 1 de enero se realizan las pruebas para que los conductores se familiaricen con las nuevas velocidades, y aseguró que el 16 ya estará abierto para los usuarios.

El titular del Servicio de Transportes Eléctricos (STE), Guillermo Calderón, comentó que los conductores deben adaptarse con la nueva marcha, debido a que el trazo se mejoró y podrán circular hasta en 60 kilómetros por hora, cuando anteriormente eran de 10 a 20 kilómetros por hora.

“Al aumentar la velocidad, los conductores deben tener mayor precaución en el acercamiento a las estaciones y fundamentalmente en la parte de aceleramiento y frenado”, expuso.

En entrevista con EL UNIVERSAL, Calderón afirmó que con la re-



La rehabilitación del Tren Ligero comenzó el 1 de julio pasado; las obras incluyeron ajuste de trazo, cambio de vías y remodelación de estaciones.

habilitación del Tren Ligero, que inició el 1 de julio de 2019, se reducirá 40% el tiempo de viaje entre terminales y el de espera por unidad pasará de 8 a 5 minutos.

“Las condiciones de las vías eran insostenibles, obligaba a suspensiones continuas y a tener velocidades muy bajas de 10 kilómetros por hora, cuando el tren está dise-

ñado para circular a 40 o 50 kilómetros por hora, ahora estarán circulando a estas velocidades”.

El titular del STE destacó que esta obra se realizó desde la construcción de un nuevo soporte para vías que incluye durmientes y balasto (material de grava especial que se asiente sobre la plataforma donde están instalados los rieles), para

ESPECIAL



Mañana

resguardar la estabilidad de los trenes al circular; hasta la sustitución completa de la vía.

El primer paso fue el retiro de la parte férrea, el riel, las fijaciones, las cuñas y las planchuelas (que es lo que une a los rieles), toda la parte metálica se retiró y fue trasladado a una bodega en el pueblo de San Andrés Tetepilco y se venderá como acero a alguna fundidora.

Posteriormente se demolió la parte de concreto fracturada y que sostiene las vías, después se abrió un cajón de un metro de profundidad y del ancho de cada una de las vías, se rellenó y compactó la parte del suelo hasta alcanzar el nivel donde se colocó la primera cama de balasto y el soporte de las vías, y se colocó una capa adicional de balasto que le da el soporte y la estabilidad a los rieles.

La inversión fue de 285 millones de pesos y la empresa COMSA se encargó de realizar el mantenimiento, en el que se incluyen la reparación del suelo, la colocación de balasto, durmientes y la compra de riel, mismo que fue importado de España y Polonia. ●

60

KILÓMETROS POR HORA es la velocidad que pueden alcanzar los trenes con la rehabilitación del servicio; antes circulaban a 10 km.

“Al aumentar la velocidad, los conductores deben tener mayor precaución en el acercamiento a las estaciones”

GUILLERMO CALDERÓN

Titular del Servicio de Transportes Eléctricos (STE)



Su tiempo se acabó

AMALLELY MORALES

La remodelación de las estaciones del Tren Ligero avanza a contrarreloj; mientras, hoy se cumple el plazo para su reapertura.

Aunque la sustitución de vías terminó el 31 de diciembre, las autoridades explicaron que necesitaban más tiempo para las pruebas preoperativas con los trenes en vacíos y que hoy sería la reapertura.

En un recorrido, METRO comprobó que las estaciones Las Torres y Ciudad Jardín son las que van más adelantadas, con detalles como recoger cascajo.

Pero desde La Virgen, los trabajadores continúan poniendo guías táctiles y otros adecuaciones con el objetivo de garantizar mayor accesibilidad.

Las composturas y, por el cierre, se realizaron en el tramo de Taxqueña a Estadio Azteca.

Y aunque se aprecia el retraso, el Sistema de Transportes Eléctricos (STE) aseguró que la reapertura se realizará mañana porque ya estará terminado.

Con una inversión de 280 millones de pesos, las vías fueron sustituidas para un desplazamiento más rápido, pues en algunos tramos la velocidad era de 10 kilómetros por hora debido a la antigüedad.



Alista Mexicable su ampliación

ALEJANDRO LEÓN *al*

El Gobierno del Estado de México prevé iniciar este mes las obras de ampliación del teleférico de Ecatepec.

Elim Luviano, director General del Sistema de Transporte Masivo y Teleférico mexiquense, explicó que ya cuentan con autorización para que el Mexicable tenga una terminal en el paradero del Metro Indios Verdes, en la CDMX.

Con un costo 2 mil 246 millones de pesos, la terminal estará en el paradero en dirección a Tlalnepantla, hacia la estación de Hank González, en Ecatepec.



VECINOS DEFIENDEN DESORDEN

Autos en doble fila, maniobras de carga en un eje vial o invasión de contraflujo imperan en el tramo donde es rechazado el Metrobús.

PRIMERA | PÁGINA 16



Foto: Daniel Betanzos

Temen al Metrobús; padecen desorden

AVENIDA MÉXICO-COYOACÁN

Vecinos se oponen a los carriles confinados para el transporte público, pero estos suelen estar invadidos

POR JONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gimm.com.mx

La extensión de la Línea 3 del Metrobús no correrá por Avenida México-Coyoacán, debido a que ese tramo del Eje 1 Poniente es más angosto y los vecinos de la zona aseguran que los carriles confinados para este transporte llevarían caos al tránsito, sin embargo esto ya sucede.

En los carriles de extrema derecha y extrema izquierda no pueden circular autos en

la mayoría de las horas hábiles debido que se encuentran ocupados por vehículos particulares detenidos, camiones haciendo maniobras o autos de alquiler subiendo y bajando pasajeros.

En un recorrido realizado por **Excelsior** se documentó que la existencia de automóviles estacionados en lugar prohibido y camionetas o camiones haciendo maniobras de carga y descarga en pleno eje vial.

También hay invasión del carril de contraflujo, que es exclusivo para el transporte público y vehículos de emergencias.

Además, hay maniobras de ascenso y descenso de pasajeros de microbuses y vehículos de alquiler por aplicación tipo Uber en cualquier punto de la avenida, no sólo en las esquinas.

A esto debe sumarse la operación de un laboratorio de análisis clínicos en Eje 1 Poniente y Carrillo Puerto, el cual tiene una bahía de ascenso y descenso de pasaje, pero utiliza la banqueta para realizar maniobras.

La concesionaria automotriz de Volkswagen Coyoacán utiliza el carril de contraflujo para trasladar autos de su área de hojalatería y pintura, que se ubica sobre Churubusco, al área de servicio en general, la cual está sobre el Eje 1 Poniente.

Los habitantes de las colonias Xoco y General Anaya también se han opuesto a que una pequeña área verde ubicada en Bruno Traven y Avenida México-Coyoacán sea utilizada para maniobras del Metrobús, sin embargo esta zona luce descuidada y sus alrededores se han nu-

trido de puestos semifijos, principalmente de venta de alimentos.

Bernardo Baranda, director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), consideró que los proyectos de Metrobús han demostrado que ordenan las vialidades en donde son construidos.

Avenidas que antes eran conflictivas, como Insurgentes, Vallejo o Eduardo Molina, se ordenaron con la construcción de líneas de Metrobús y lo mismo pasaría si se



Página:

10

Sección:

Com

Fecha:

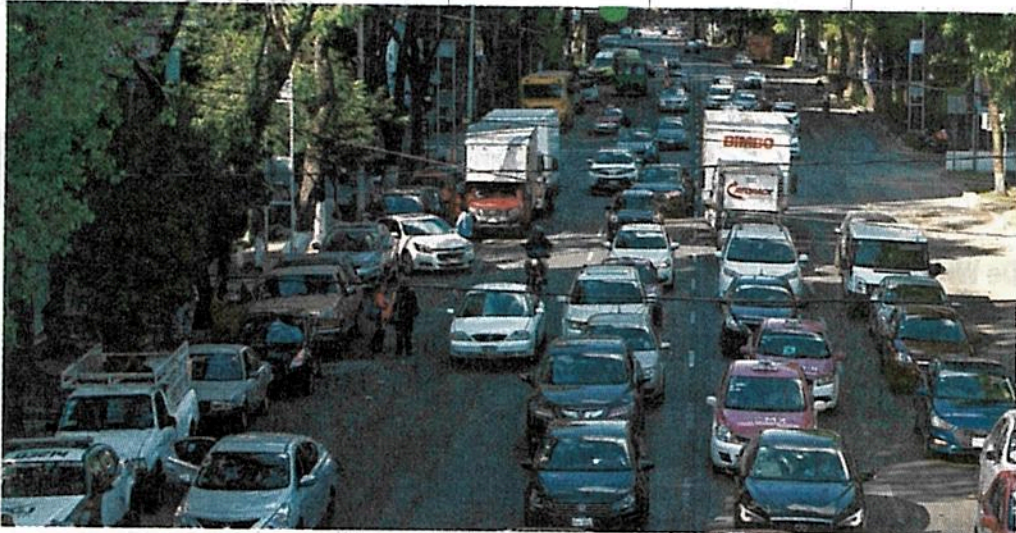
construyera en la Avenida México-Coyoacán, estimó.

“Definitivamente la experiencia ha mostrado que en las calles en las que se ha construido Metrobús, finalmente, operan con mayor orden que, obviamente, debe de venir acompañado con aplicación de la ley”, dijo.

El experto señaló que es muy importante que el Metrobús llegue hasta Circuito Interior Río Churubusco, pues cientos de usuarios de

la Cineteca Nacional, Hospital de Xoco o vecinos del Centro de Coyoacán se beneficiarían con ello, además de la importancia de conectar con una de las arterias más importantes de la ciudad.

El Gobierno capitalino plantea que la ampliación de la Línea 3 del Metrobús corra de Etiopía a Churubusco, sin embargo la obra está suspendida temporalmente en Avenida México-Coyoacán.



Fotos: Daniel Betanzos / Gráfico: Rafael Mendoza

El Eje 1 Poniente Avenida México-Coyoacán pierde dos carriles de manera cotidiana debido a que se estacionan camiones de carga y vehículos particulares en los carriles de extrema derecha e izquierda.



15 ENE 2018

Página:

16

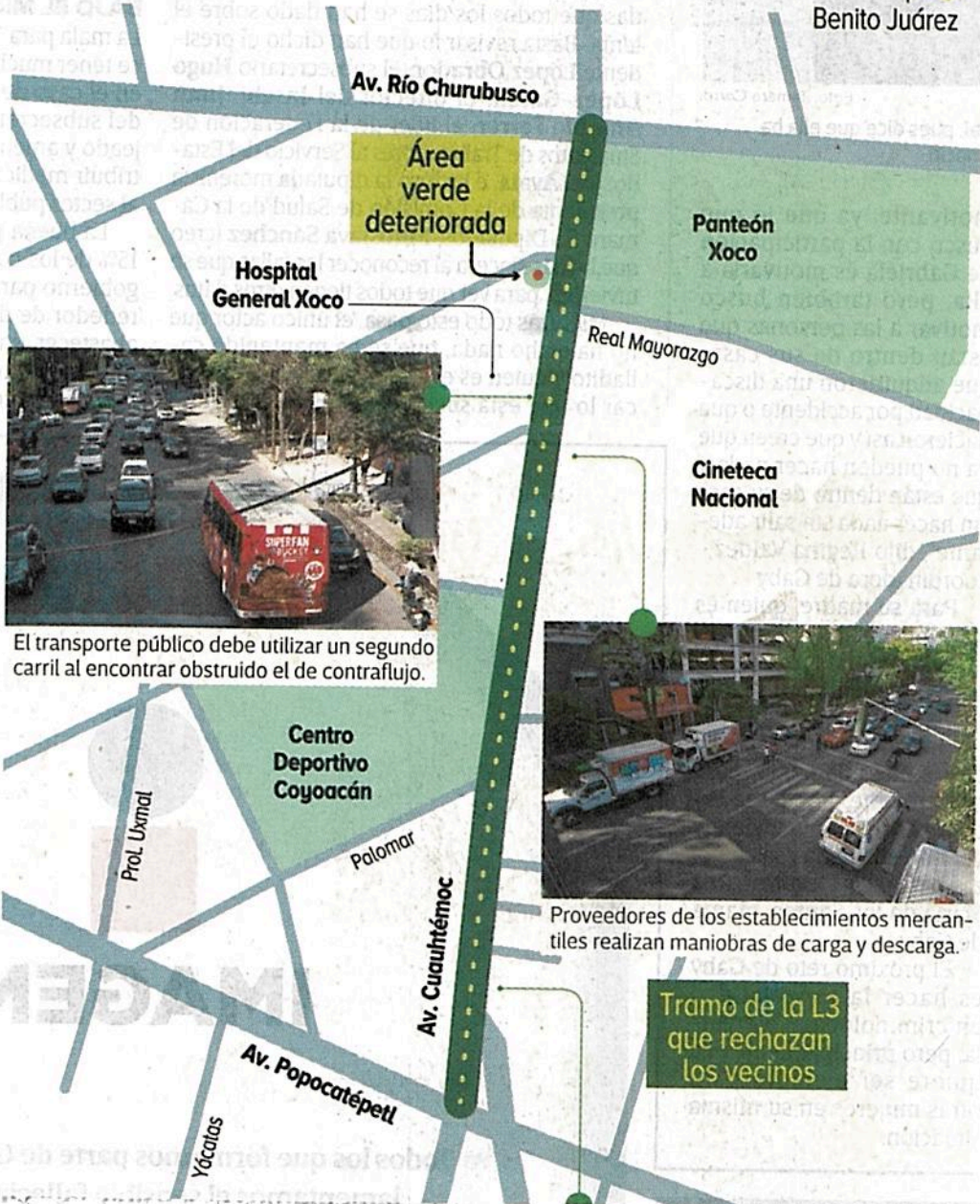
Sección:

1011

Fecha:

CON Y SIN CARRIL CONFINADO

Aunque no se destinen al paso del Metrobús, dos carriles del Eje 1 Poniente, en su tramo Avenida México-Coyoacán, suelen estar vedados a los automovilistas.



El transporte público debe utilizar un segundo carril al encontrar obstruido el de contraflujo.



Proveedores de los establecimientos mercantiles realizan maniobras de carga y descarga.

Tramo de la L3 que rechazan los vecinos



Desestiman capricho de vecinocracia

MANUEL COSME

revert

La definición del trazado de 10 líneas del Metrobús es más importante que discutir en estos momentos la ampliación de cuatro kilómetros de la ruta 3, de Etiopía a Popocatepetl, sostuvo ayer Mayte Ramos, titular de la Comisión de Movilidad de la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex) capitalina.

Frente a la oposición de habitantes de las colonias Santa Cruz Atoyac, Xoco y General Anaya, la integrante de esa organización de la iniciativa privada se manifestó a favor de socializar los proyectos.

Llamó a "no perdernos en los caprichos de una vecinocracia que hace que los proyectos se retrasen, cuando lo que necesitamos es avanzar". Aseguró que son pocos los vecinos que se oponen a la obra y bloquean los trabajos, que beneficiará al menos a 15 mil personas y recordó



Por ahora la ampliación sólo llegará hasta Popocatepetl/LAURA LOVERA

que son siete organizaciones las que apoyan la ampliación de la Línea 3 del Metrobús.

Recordó que más del 53 por ciento de los capitalinos se mueven en el transporte público y que el presupuesto para movilidad de este año es de 30 mil millones de pesos para retos importantes.



OPINIÓN

CENTRO DE BARRIO

ROBERTO REMES

28 ene

Semovi-Zócalo

¿Cómo podríamos dotar a la ciudad de la infraestructura ciclista que necesita? En las últimas semanas se han dado dos posturas, una que con sus matices considera que el Secretario de Movilidad, Andrés Lajous, está haciendo su mejor esfuerzo; y otra convencida de que no lo está haciendo, sino, por el contrario, ha afectado a la bicicleta.

De entrada, las nuevas autoridades, 400 días después ya no tan nuevas, hicieron hincapié en que su estrategia estaría enfocada hacia la periferia y no en la zona central, esfuerzo que puedo no compartir en términos de factibilidad, pero que parece loable, dado que las demarcaciones más alejadas del centro siempre quedan olvidadas en el desarrollo de infraestructura. Sin embargo, lo que han hecho en Tláhuac deja muchas dudas: ciclovías invadidas por talleres y otras actividades informales; y una red de pasos seguros y "ciclocarriles" en vialidades con poco movimiento vehicular: la inversión apunta a un gran desperdicio de recursos porque en esos espacios la solución era otra.

Aclaro, decimos ciclovía cuando hay algún mecanismo de segregación del espacio y ciclocarril cuando sólo se pinta en el piso. Esta administración se ha enfocado más a hacer ciclocarriles en vialidad secundaria que ciclovías en vialidad primaria. Justo la polémica se detonó porque al hacer un ciclocarril en la calle Frontera, en la Roma, parece que la ciudad dio un salto atrás, pues hace seis años en una vía paralela y similar, Mérida, la ciudad, sí construyó un espacio segregado, es decir, una ciclovía. Pero la Secretaría de Movilidad puede presumir que está haciendo ciclovías en Bucareli y en Álvaro Obregón, como parte de lo que llaman "sutura ciclista" y que son las ciclovías que ellos creen que se necesitan porque están en su ruta Semovi (Álvaro Obregón 269) - Zócalo.

¿Qué hacer para realmente generar una cobertura ciclista de ciudad?

La estrategia que promueven las actuales autoridades de dotar de infraestructura a la periferia, suponiendo que sí invierten en la infraestructura correcta, sigue teniendo poco activismo social que defienda los espacios. Por ello, si en la zona central se padece de invasiones a las ciclovías, con mucho activismo, en la periferia esto será más marcado al ser menos visible.

La única solución posible es la simultaneidad del crecimiento de la infraestructura. Lo que planteo es una expansión acelerada de la infraestructura ciclista, centrada en las avenidas y no en vialidades secundarias, a la par que se realizan esfuerzos para bajar la velocidad en aquellas rutas ciclistas más transitadas, a fin de dar protección a quienes pedalean.

Cada vez hay mayor resistencia a las ciclovías. Una ciclovía necesaria para conectar desde Atlampa hasta Paseo de la Reforma, sobre la calle de Cedro, fue reducida a simple pintura. En Canal Nacional, siendo un parque lineal, la autoridad prefirió ceder antes que impulsar una ciclovía. En Prolongación División del Norte, lo mismo. ¿Cómo lograr la infraestructura necesaria para promover la bicicleta y dar seguridad a quienes la usan?

Sólo hay una ruta: la ley. Las ciclovías deben ser hechas por mandato de ley. Todos estamos de acuerdo en que haya ciclovías ... siempre que no pasen por nuestra calle. Entonces por ley deben ser impulsadas en poco tiempo para generar una cobertura de ciudad y a la par buscar acciones que impulsen el uso de la bici.