

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Piden cubrebocas

Un equipo de 42 monitores del Metro apercibe a hasta 600 usuarios al día por no portar una mascarilla o usarla de forma incorrecta durante sus viajes en el Sistema de Transporte Colectivo. (STC)

Apercibe STC a 25 mil por uso de cubrebocas

AMALLELY MORALES

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro ha apercibido a unos 25 mil usuarios por no usar cubrebocas o portarlo de manera inadecuada.

El organismo informó que 42 monitores recorren las líneas de la red para vigilar que las personas sigan con las reglas establecidas por el Metro que, además de portar bien la mascarilla, incluyen no consumir alimentos ni bebidas y evitar hablar y gritar para reducir contagios de Covid-19.

“Se trata de un trabajo de proximidad con el usuario, en la que los monitores del Metro detectan a usuarios que tienen mal colocado el cubrebocas y les hacen un llamado para hacerlo de forma correcta, que es cubriendo desde la nariz hasta el mentón.

“Con paletones, se recuerda a los usuarios que al viajar en la red se debe permanecer

Cuidado

Los 42 monitores supervisan que se mantengan las medidas.

25,000

usuarios han sido apercibidos por no usar el cubrebocas.

600

pasajeros son apercibidos por un monitor diariamente.

en silencio, ya que al hablar se eleva la posibilidad de la propagación de gotículas de saliva en espacios cerrados, como son estaciones y vagones”, detalló el sistema de transporte.

Cada uno de los 42 monitores ha apercibido a un promedio de 600 usuarios, por lo que ya son alrededor de 2 mil 500 los pasajeros que han recibido llamadas de atención durante cinco jornadas.

Las supervisiones se realizan en horarios pico, con la mayor demanda de viajes, de manera aleatoria, y lo hacen portando un chaleco naranja para que el usuario los identifique.

“El Metro hace un llamado a los usuarios a tener en cuenta las recomendaciones de los monitores, identificados plenamente con chaleco naranja, ya que la labor de concientización que realizan es de suma importancia para la prevención de contagio”, pidió el organismo.



■ Los monitores recorren las líneas de la red para vigilar que las personas sigan con las reglas establecidas por el Metro.



■ Utilizan paletones para recordarles a los usuarios viajar en silencio para evitar contagios.

Especial



Foto: Especial

Los pasillos de la estación Zócalo-Tenochtitlan de la Línea 12 del Metro, tras el retiro de informales.

OPERATIVOS DEL METRO

Faltan tres estaciones sin ambulantes

POR WENDY ROA
wendy.roa@gmm.com.mx

El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Gobierno, ha liberado de comercio ambulante a 65 estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Martí Batres, titular de la dependencia, señaló que faltan tres estaciones para que estos operativos finalicen; lo que sigue es estar al pendiente para evitar que los ambulantes regresen.

“Lo que comenzamos con Centro Médico y Pino Suárez, que fueron las dos primeras (estaciones), empezó a avanzar rápidamente, más rápido de lo previsto, y llegamos a 65 estaciones, al 10 de enero.

“(Las estaciones) reúnen ya los estándares de Protección Civil que son necesarios para la movilidad adecuada de los usuarios”, presumió el secretario.

Batres comentó que fueron alrededor de mil 500 las personas las que, junto con sus productos, fueron retiradas de andenes y pasillos y ahora se está en pláticas con ellas para determinar cuál será su futuro.

Batres aseguró que con la reactivación económica bajará el ambulante.



Acumulan en 10 meses 1,167 accidentes en bicicleta

Registran en ciclovías 3 de cada 10 siniestros

Pide experto analizar para adecuaciones; suma Cuauhtémoc más percances

AMALLELY MORALES



De enero a octubre de 2021 ocurrieron mil 167 accidentes ciclistas, de los cuales 372 se dieron en ciclovías, de acuerdo con mapas elaborados por un docente investigador de la UAM con base en datos del Centro de Comando C5.

Esto significa que tres de cada 10 accidentes se dan en ciclovías.

“El grueso de acciden-

tes ciclistas es en la Alcaldía Cuauhtémoc, donde precisamente sí hay crecimiento de infraestructura y de accidentes ciclistas”, explicó en entrevista el académico Ernesto Morua.

Agregó que, dentro del universo de siniestros que ocurren en espacios exclusivos a pedalistas o compartidos con el transporte público, Eje Central fue la vía que presentó mayor incidencia de lunes a viernes, en esos 10 meses.

Mientras que la ciclovía de Paseo de la Reforma fue la que tuvo más hechos los fines de semana.

El experto añadió que, al graficar los datos en mapas,

se puede saber en qué puntos es más necesario intervenir para reducir la incidencia de estos hechos.

“En la parte de la Sierra de Santa Catarina, en las avenidas que suben, hay un punto en Desarrollo Urbano Quetzalcóatl que sería prudente revisar.

“No sólo por los accidentes de ciclistas, también por los accidentes de atropellamiento y que ahí construyeron una Utopía (Centro de Deportes y Artes de la Alcaldía Iztapalapa)”, dijo.

De acuerdo con el experto, es importante analizar los cruces, las avenidas y las ban-

quetas, sobre todo después de obras importantes como el Cablebús, para determinar si se deben hacer adecuaciones que garanticen la seguridad de los usuarios de la vía.

“Si el diseño de la calle no es lo suficientemente adecuado, puede haber confusiones entre el automovilista, el ciclista y el peatón, que pueden llevar a accidentes. Entonces sí habría que repensar qué está sucediendo en cada uno de los puntos de mayor incidencia”, afirmó.

Morua también elaboró dos mapas para ver la relación entre la cantidad de infraestructura en las alcaldías

y las viviendas en las que se usa una o más bicicletas como medio de transporte.

“En las zonas con mayor propiedad de autos se tiene más infraestructura ciclista y no en donde se tiene mayor propiedad de bicicletas”, señaló el experto.

Xochimilco y Tláhuac son las demarcaciones con más viviendas en las que la bicicleta se usa como medio de transporte y son las de menor infraestructura.

Para elaborar estos mapas, Morua obtuvo la información de la página de Datos Abiertos de la Ciudad y del Censo 2020 del Inegi.



¡A revisión!

3/12

GAM. El Invea, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Seguridad Ciudadana realizaron una revisión dentro del Cetram Indios Verdes, como resultado registraron dos remisiones.





EL CORREO ILUSTRADO

Llama a no desalentar uso de la bicicleta 2

Los que transitamos por la avenida Insurgentes de la Ciudad de

México hemos visto con sorpresa cómo se está reduciendo el número de carriles en ambos sentidos para disponer de una ciclovía exclusiva.

Antaño, de los cuatro carriles originales por sentido, se ocupó uno para el Metrobús (decisión plausible); de los tres restantes ahora se han dejado sólo dos, lo que significa una reducción drástica en una de las principales arterias de la ciudad y, quizá, la más emblemática.

Esto sería una buena medida si fuéramos una ciudad como Ámsterdam, con 800 mil habitantes, con una larga tradición en el uso de la bicicleta y donde los recorridos son cortos.

Sin embargo, nuestra ciudad tiene nueve millones de habitantes que, sumados a los municipios conurbados de la zona metropolitana, alcanza la cifra de 22 millones, y donde los recorridos son excesivamente largos, lo que desalienta el uso de la bicicleta. El resultado: ciclovía desierta, congestión permanente e incremento de la contaminación ambiental.

Si bien es conveniente impulsar el uso de la bicicleta, las acciones debieran realizarse acordes con la demanda real y de preferencia utilizando las vías secundarias con menor tránsito, muchas de ellas de cuatro carriles, dos de los cuales se desaprovechan al utilizarse como estacionamiento.

Isaías Espinosa



OPINIÓN

CENTRO DE BARRIO

ROBERTO REMES

21 Mar

Transporte público de superficie

Los servicios de transporte en autobús, trolebús y vagoneta pueden ser presentados también como transporte público de superficie, porque principalmente utilizan el nivel de calle para circular y sus ascensos y descensos. ¿Cómo debería ser el servicio en estos casos? Uno de nuestros problemas es que carecemos de un modelo óptimo para estos servicios. Necesitamos rutas ágiles, seguras, con frecuencias regulares y altas, cómodas y no saturadas.

En el caso de la ciudad, la mayor parte de las vialidades son planas, aunque existen rutas de montaña que, por lo regular, enfrentan pendientes suaves en vialidades angostas, lo que puede requerir otro tipo de vehículos, pero no buses con chasis de carga y motor delantero.

Para las vialidades bajas, la solución debería ser simple: una señalización clara y completa sobre rutas, mapas, así como un estándar de servicio que, por lo menos, considere un carril exclusivo en las zonas congestionadas, GPS con información en tiempo real al alcance de los usuarios, operadores capacitados e incentivados, sitio de encierro en un predio y no en bajo-puentes, vehículos bajos o acoplables con las estaciones de Metrobús. La transmisión debe ser automática, nunca estándar porque implica distracciones.

El sitio de encierro es uno de los mayores retos. El suelo es caro y el modelo de negocio del transporte público no alcanza a pagar los terrenos de cochera y taller. Sin embargo, también el autobús representa una inversión elevada, y justo por eso todas las renovaciones van acompañadas del modelo equivocado. En los corredores, las rutas han optado por los vehículos equivocados.

Lo ideal siempre será que la puerta de descenso esté entre los dos ejes del autobús, algo que evitan los transportistas como una mala práctica: "si se nos cae el pasajero, es muertito", me dijeron alguna vez. Nunca debe haber cuatro asientos por fila, lo cual es costumbre. Los choferes deben recibir un salario digno, con prestaciones y contar con un plan de carrera.

El comportamiento de los choferes debe ser impecable, algo que la ciudad no está logrando ni siquiera en el Metrobús. Son demasiadas vidas a bordo de un autobús, como para que aún con operadores capacitados estemos viendo que se pasan los altos o tienen un comportamiento agresivo hacia otros conductores.

Hablamos, por supuesto, de empresas. Esto es algo que se ha dicho por décadas, pero no basta. Algunas empresas de transporte público están quebradas, con autobuses viejos, baja demanda y malas frecuencias. El modelo de negocio debe ser estricto para que las utilidades sean generosas cuando los concesionarios individuales se vuelvan accionistas, sin descapitalizar a la empresa.

Estamos, es notorio, muy lejos de los elementos básicos para transformar el transporte de superficie. Un tema clave es una tarifa tan baja que impide capitalizar al sector. Necesitamos otro tipo de decisiones: no estoy casado con subir la tarifa, pero si se mantiene rezagada será necesario identificar otras fuentes de financiamiento.

Mientras tanto, que nadie nos venga a presumir la renovación de algún corredor de transporte concesionario como si fuera una gran novedad. Al contrario, nos siguen presumiendo como solución, todo aquello que es idéntico a lo que hicieron los de antes.