

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



LLEGA EL TELEFÉRICO A IZTAPALAPA

“Con Cablebús ya seremos de la ciudad”

AABYE VARGAS

La línea 2 del Cablebús, próxima a inaugurarse, irá desde Constitución de 1917 hasta Santa Martha 29/07/21

“Con la Línea 2 del Cablebús dejamos de ser un pueblo para ser parte de la ciudad”, dice Francisca Hernández, comerciante de la colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl, en la alcaldía Iztapalapa, ante la próxima inauguración de la Línea 2 del sistema de teleféricos de la Ciudad de México.

Francisca es una de los 150 locatarios del Mercado Quetzalcóatl que se ubica justo dentro de la estación del mismo nombre. Con ello, espera que sus ventas incrementen 100 por ciento.

Antes del Cablebús, el mercado era de madera, tabique y concreto. “Nadie quería entrar”, agrega Francisca, quien a partir de agosto venderá pollo en el local número 128, junto a otros que ofertarán carne de res, comida rápida y hasta barbacoa.

La estación Quetzalcóatl es una de las siete que componen la Línea 2 del Cablebús, que consta de 10.56 kilómetros, lo que la hace la más extensa en América Latina. Para la construcción de este sistema de transporte, el gobierno de la Ciudad de México destinó tres mil 168 millones de pesos y se prevé su inauguración a inicios del próximo mes.

“Antes, cuando llovía, todos nos mojá-



FOTOS: OMAR FLORES

Iztapalapa alberga la segunda línea de teleférico, la primera fue GAM

bamos, además no teníamos baño, tenías que pedir permiso a los vecinos de aquí para que entraras a sus casas. Ahora ya lo tenemos y también techo”, indicó Ezequiel Santos, quien despacha en el local 78 del mercado.

De acuerdo con la Secretaría de Movilidad (Semovi), la Línea 2 disminuirá de 73 a 40 minutos el tiempo de traslado de los usuarios, y conectará con la estación del

Metro Constitución, correspondiente a la Línea 8, y Santa Martha, de la Línea A, así como el Trolebús Elevado Línea 8, que actualmente está en construcción.

SEGURIDAD

La disminución de tiempo de traslado no es el único beneficio que traerá la Línea 2 del Cablebús, pues también habitantes de la zona, así como conductores de camio-



TRASLADO

LA LÍNEA 2 del Cablebús disminuirá de 73 a 40 minutos el tiempo de traslado de los usuarios del oriente de la Ciudad de México, de acuerdo con la Secretaría de Movilidad



La estación Quetzalcóatl quedó instalada dentro del mercado del mismo nombre



MARISOL
COMERCIANTE

“Estás en Iztapalapa, aquí en todos lados asaltan. Veo bien la implementación del Cablebús”

nes y de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), ven con buenos ojos la alternativa de movilidad debido a los altos índices de inseguridad que hay en la alcaldía, pues “diario hay asaltos en Avenida Ermita”.

La alcaldía de Iztapalapa ocupó el primer lugar como la demarcación más peligrosa en 2020 para usuarios del transporte público en Ciudad de México, aunque este año, de acuerdo con el titular de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), Omar García Harfuch, la demarcación ya no forma parte de los municipios más peligrosos del país. Además, esta alcaldía tiene la colonia que más presos da a las cárceles de la capital: Desarrollo Urbano Quetzalcóatl, de acuerdo con datos de la Subsecretaría de Sistema Penitenciario de

la Ciudad de México.

“Estás en Iztapalapa, aquí en todos lados asaltan. Veo bien la implementación del Cablebús, aunque me da un poco de miedo, pero sí me subiría. Creo que sería muy difícil que se suban algunos para asaltarte; será más seguro”, indicó Marisol Domínguez, quien vende tacos de guisado en un local instalado a un costado de la estación Constitución de 1917.

Sin embargo, no para todos es un beneficio total. El sitio de taxis Génesis, el cual se encuentra también en la estación Constitución de 1917, prevé que sus ingresos se desplomen hasta 60 por ciento, debido a que los clientes, por lo regular, van hacia los

7
ESTACIONES componen la Línea 2 del Cablebús

10.5
KILÓMETROS recorrerá esta ruta de teleférico

puntos en donde pasará el Cablebús. “Como la colonia Desarrollo Urbano, si nos afectará”, señaló Ivette Acosta, quien coordina la salida de las unidades.

Se prevé que el recorrido de terminal a terminal, que va de Constitución a Santa Martha, se haga en un tiempo aproximado de 40 minutos. De acuerdo con habitantes de la zona, ese mismo recorrido se hace en una hora y 40 minutos en transporte público; además, el costo es el mismo, siete pesos por viaje.

Para este nuevo sistema de transporte el gobierno de la Ciudad de México se asesoró con las redes de teleféricos en América Latina, entre ellas la Medellín, Colombia. El Metrocable se instaló en 2004 y ha incrementado la actividad comercial 40 por ciento con pequeñas empresas, bancos y restaurantes en la periferia de las estaciones. Además, aumentó el valor del suelo y de los alquileres y redujo la violencia en la zona 79 por ciento entre 2003 y 2004.

Los trabajos de construcción de la Línea 2 del Cablebús están casi terminados. El teleférico ya realiza pruebas preoperativas para poder dar servicio al público en agosto.



Habrá recarga digital para tarjeta

AMALLELY MORALES

26

Semovi

/// Se pretende integrar al menos 900 puntos y zonas prioritarias para establecer los puntos de recarga física de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada”.

El proyecto de modernización de la tarjeta del Metro incluye una contratación para recargar el plástico de manera digital, a través del teléfono celular.

La Secretaría de Movilidad (Semovi) moderniza el transporte público, a través de licitaciones y con base en tres ejes: adquirir nuevas unidades de transporte público, expandir el sistema Ecobici y garantizar un servicio integral de la red de recarga externa de la tarjeta de movilidad integrada.

Este último proyecto busca que los usuarios cuenten con otras opciones para comprar saldo para sus plásticos, además de las máquinas expendedoras y recargadoras que actualmente hay en las paradas y estaciones del Me-

tro, Metrobús y Cablebús.

“Estos proyectos de contratación pública se desarrollan bajo los principios de las Contrataciones Abiertas y las mejores prácticas internacionales, así como con la participación de los proveedores interesados, la sociedad civil y los usuarios del servicio”, aseguró la Semovi.

Además de la modalidad digital, se contempla la opción de recargar en establecimientos.

“Se pretende integrar al menos 900 puntos y zonas

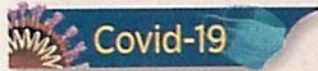
prioritarias para establecer los puntos de recarga física de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada (TUMI)”, explicó la dependencia.

También se incluye la incorporación del transporte concesionado para pagar los camiones con el mismo plástico.

El 16 de julio se abrió un cuestionario de investigación dirigido a proveedores con experiencia en sistemas de gestión de recarga, para conocer las características del mercado.



Usaban menos el STC desde antes de Covid



AMALLELY MORALES

2 C6

Antes del Covid-19 las líneas 1, 2, 3, 8 y B del Metro reportaban ya un descenso en sus usuarios.

De acuerdo con el Diagnóstico de Movilidad de la Semovi, presentado justo antes de que empezara la pandemia, la demanda cayó, entre 5 y 10 por ciento, desde 2010 hasta 2019 en casi todas las líneas, excepto en la Línea 12.

“Algunos supuestos que podrían explicar esta situación es la redistribución de viajes, debido al aumento de la oferta de transporte público en rutas similares”, aseguró en su momento la dependencia.

En 2010, la afluencia diaria de la Línea 1 era de más de 750 mil pasajeros, para 2019, apenas superaba los 700 mil; la 2 tenía casi 900 mil, mientras que para 2019 eran poco más de 800 mil; en tanto, la Línea 3 pasó de cerca de 800 mil a poco menos de 700 mil usuarios al día, en el mismo periodo.

Aunque siguen siendo las de mayor afluencia, las líneas 1, 2 y 3 aún no recuperan la totalidad de los trenes con los que operaban antes del

STC

Algunos supuestos que podrían explicar esta situación es la redistribución de viajes, debido al aumento de la oferta de transporte público en rutas similares.

incendio del Puesto Central de Control (PCC), ocurrido el 9 de enero. El Gobierno capitalino aseguró que el total de unidades funcionarán para diciembre.

“En términos generales, las estaciones con mayor demanda corresponden a terminales o Centros de Transferencia Modal (Cetram). Destacan Pantitlán, Indios Verdes, Cuatro Caminos, Constitución de 1917 y Taxqueña; seguidas de Zócalo, Insurgentes y Chapultepec”, asegura el diagnóstico.

Las líneas que presentan el descenso de usuarios en la última década, transportan actualmente a la mitad de los pasajeros que se reportaban previo a la pandemia, según reportes recientes.



A lo largo de 10 años, el aforo de al menos 5 líneas se ha reducido hasta 10 por ciento.



Piden auditar a empresas que dan mantenimiento al Metro

A través del oficio No. CEN 056/2021, trabajadores del Sindicato del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro solicitaron al nuevo director, Guillermo Calderón, realizar auditorías a las empresas externas encargadas del mantenimiento de las Líneas A y 12 del Metro.

Empleados del sindicato manifestaron que compañías como Cominsa e ISSA efectúan los trabajos, pero cobran mucho dinero y ellos tienen que corregir sus acciones: "a la anterior directora, Florencia Serranía, se le dijo, y ahora al actual le expresamos que el trabajo lo hiciéramos nosotros, pero insisten en contratar compañías".

Abundaron que estas empresas realizan trabajos con materiales de mala calidad que pueden ocasionar otra tragedia, como el desplome de la Línea Dorada, donde fallecieron 26 usuarios y decenas más quedaron lesionados, el 3 de mayo pasado.

El oficio, en poder de 24 HORAS, firmado por Fernando Espino, dirigente del Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo (SNTSTC), señala que las auditorías servirían para verificar si están cumpliendo con los contratos otorgados por el STC.

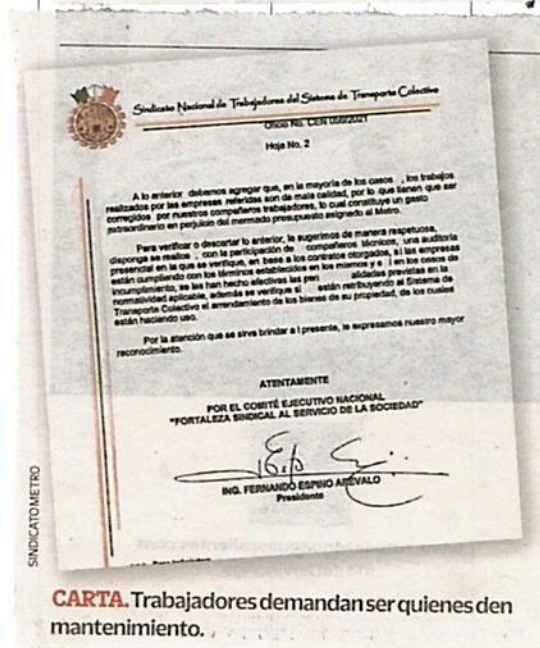
El documento refiere que se tomó la decisión de contratar, a costos muy altos para

ejecutar esos trabajos, a empresas que desconocen las condiciones de operación del Metro.

"A las que, en muchas ocasiones, algunos funcionarios de las áreas técnicas les proporcionan el uso de maquinaria, combustible, equipos, vehículos, herramientas, espacios para maniobras y oficinas propiedad del Metro para el cumplimiento del trabajo contratado, esto en detrimento del patrimonio de nuestra fuente de trabajo".

SALUD

El Sindicato también demandó en otro oficio dirigido a Fidel Rodríguez, subdirector General de Administración y Finanzas del STC, que se aplique una auditoría a la Clínica Nápoles, para verificar los costos de los servicios que se proporcionan, ya que no cumplen con los requisitos establecidos por la autoridad competente de salud pública. / DANIELA WACHAUF



SINDICATO METRO

CARTA. Trabajadores demandan ser quienes den mantenimiento.



TRANSPARENCIA EN MANTENIMIENTO

Sindicato del Metro solicita auditorías

POR IONÁS LÓPEZ *zico*
jonas.lopez@gtmm.com.mx

El Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo (SNTSTC) solicitó que se apliquen auditorías a las empresas externas encargadas de ejecutar los trabajos de mantenimiento en las líneas A y 12 del Metro.

Fernando Espino, líder del SNTSTC, envió una carta al director del STC, Guillermo Calderón, en la que indicó que será para verificar si las empresas externas están cumpliendo con los contratos otorgados por el STC.

Espino afirmó que esas empresas están realizando trabajos de mala calidad que tienen que ser corregidos por personal del Metro.

“Por motivos que desconocemos, se tomó la decisión de contratar, a costos muy altos, para ejecutar esos trabajos a empresas que desconocen las condiciones de operación del Metro, a

las que, en muchas ocasiones, algunos funcionarios de las áreas técnicas les proporcionan el uso de maquinaria, combustible, equipos, vehículos, herramientas, espacios para maniobras y oficinas propiedad del Metro, para el cumplimiento del trabajo contratado, esto en detrimento del patrimonio de nuestra fuente de trabajo”, indica la misiva.

Espino insistió en que los trabajos de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de las instalaciones fijas de las líneas A y 12 deben ser aplicados por los trabajadores del STC.

Por otro lado, el SNTSTC también pidió una auditoría para la clínica Nápoles, que le da servicio médico.

“Con la finalidad de verificar los costos de los servicios que se proporcionan, por cierto, de muy mala calidad”, indicó Espino en otra carta, pero dirigida a Fidel Rodríguez, subdirector de Administración y Finanzas.



Querían ahorrar 782 mdp en L12 y salió peor

AMALLELY MORALES

Modificar el diseño original de una vía subterránea completa, a un tramo elevado de 12 kilómetros, buscaba ahorrar 782 millones del presupuesto estimado originalmente para la Línea 12 del Metro.

Sin embargo, esos ahorros no se materializaron al

ejecutar la obra. Ante la propuesta del Gobierno de la Ciudad de México, entonces encabezado por Marcelo Ebrard, los constructores de la Línea 12 hicieron una estimación de ahorros con la cancelación de la estación Ganaderos y el cambio de tramo subterráneo a elevado en una parte de la ruta.

“Tramo elevado: originalmente en solución subterránea a base de cajón semiprofundo, presenta una racionalización de 782 millones de pesos. (Esto) producto de la cancelación de Estación Ganaderos: 108 millones 747 mil (...) y de la racionalización por cambio de solución constructiva: 643 millones 256 mil”, se explica en el informe elaborado por ICA, Grupo Carso y Alstom, en junio de 2008.

Los treinta millones de pesos restantes eran considerados como un “colchón” ante imprevistos.

El costo original de la

obra, de Mixcoac a Tláhuac, estaba presupuestado en 19 mil millones de pesos, y al final el monto se elevó a 26 mil millones.

Según consta en los contratos, tan sólo desde 2019 hasta el 3 de mayo, que colapsó un trabe cerca de la estación Olivos, se requirieron más de 292 millones de pesos para el monitoreo del viaducto elevado y el mantenimiento de la ruta del Sistema de Transporte Colectivo.



■ El viaducto elevado de la Línea 12 del Metro requirió de la instalación de pilotes que mitigaran las deformaciones que irían surgiendo.

Implicaba cambio de trazo mayor mantenimiento

Alertaron complicación al elegir tramo elevado

--	--	--	--	--	--	--	--



Advirtió documento de 2012 que sector en alto enfrentaría al tipo de suelo

AMALLELY MORALES

2 CD

Aunque optar por un tramo elevado para la Línea 12 del Metro supondría un ahorro de 782 millones de pesos, también implicaba una inversión constante en el mantenimiento de la infraestructura, complicaciones por el tipo de suelo y un cambio del tipo de trenes que operarían, el cual nunca ocurrió.

“Para la nueva Línea 12 se ha previsto que el tramo

inicie en la estación terminal Mixcoac y termine en la estación terminal Tláhuac, transcurriendo sobre suelos de tipo lacustre y de transición. Tipo de construcción: subterránea”, especifica el dictamen técnico para la selección de rodadura férrea, de 2007.

“Habiéndose tomado en cuenta las características de la futura Línea 12, se concluye que la aplicación de la tecnología férrea resulta, desde el inicio, del orden del siete por ciento al año más conveniente económicamente para operar la nueva Línea”.

Este texto técnico fue el que finalmente se usó en el

contrato de arrendamiento para la prestación del servicio de los trenes, aunque, en 2008, se proyectó el cambio del trazo a un viaducto elevado.

Para octubre de 2012, mes de la inauguración de la “Línea Dorada”, se elaboró un manual de mantenimiento, como consta en el documento del contrato para el Proyecto Integral a Precio Alzado y Tiempo Determinado para la Construcción de la Línea, elaborado por ICA, Alstom y Grupo Carso.

Este manual ya advertía de complicaciones por decisiones en la construcción y por el tipo de suelo en el que

se levantaba el tramo elevado, precisamente en la parte del colapso ocurrido el 3 de mayo pasado, luego de que una trabe se desplomó, presuntamente, por fallas en las soldaduras.

“Existen al menos dos zonas de transición abrupta, comprendida en los tramos Nopalera-Olivos y San Lorenzo-Periférico Oriente, donde el paso de una zona franca de depósitos de arcilla a una zona de material ígneo ocurre en distancias cortas”, explica.

Ante esto, asegura el documento, se instalaron pilotes para mitigar las deformaciones que irían sur-

giendo y así mantenerlas en “rangos normativos”. Además, advierte que la generación de grietas sumaría dificultades y establece que se debe dar mantenimiento al tramo elevado en la cimentación de sus estaciones, pasarelas y subestaciones, así como a la estructura metálica, que incluye la integridad de las soldaduras, las conexiones atornilladas y hasta la pintura.

También detalla el proceso para dar mantenimiento a los elementos de concreto, es decir, muros, travesaños, marcos losas y columnas, y, finalmente, especifica las medidas restrictivas.



COLONIA PRIMERA VICTORIA

Apoyarán a afectados por ampliación de L12

Las medidas se publicaron ayer en la *Gaceta Oficial*

POR JONÁS LÓPEZ *zillo*
jonas.lopez@gtmm.com.mx

El gobierno capitalino brindará apoyo a las personas cuyos negocios y viviendas, ubicadas en la colonia Primera Victoria, Sección Bosques, en Álvaro Obregón, resultaron afectadas por la construcción de la ampliación de la Línea 12 del Metro, que va de Mixcoac a Observatorio.

La Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) dio a conocer en la *Gaceta Oficial* que apoyará a 19 negocios entregando nueve mil 600 pesos bimestrales mientras duren las obras de la Línea Dorada.

La dependencia también informó que las obras afectaron 160 viviendas, 35 de las cuales quedaron inhabitables debido a que debajo existen minas.

Por ello, la Sobse implementará un proceso de rehabilitación para lo cual realizará un Dictamen de Seguridad Estructural, un Proyecto Ejecutivo, una Cédula de Descripción de Trabajos de Reparación y contratará a las empresas correspondientes para que apliquen las rehabilitaciones.

En el caso de los 35 hogares que están inhabitables la dependencia entregará un apoyo mensual por familia de cinco mil 500 pesos durante 12 meses para que renten una vivienda.



Efecto Línea 12

La CDMX resarcirá a vecinos y a comercios por los trabajos de ampliación de la L-12.

ZCJ

- Los apoyos están enfocados en casas y establecimientos de la Colonia Primera Victoria, en Alcaldía Álvaro Obregón.
- En el caso de los habitantes, se contemplan 35 pagos para que familias que no puedan habitar su hogar renten otro inmueble.
- El presupuesto asignado para esta acción será de 2 millones 370 mil 500 pesos.
- Para comercios afectados, se proyecta pagar 9 mil 600 pesos bimestrales a 19 establecimientos.
- Éstos deberán entregar recibos por concepto de renta que le entregue el arrendador.



Especial

35

familias recibirán los beneficios.