

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Entra a la fase final Reto CDMX

YAMALLEL MORALES

3/1

El Reto CDMX arrancó ayer su fase final con 20 proyectos de movilidad y economía urbana, es decir, reciclaje de residuos sólidos, que se enfrentarán durante la semana para obtener un ganador.

El proyecto es organizado por la Embajada de Finlandia, en conjunto con el Gobierno de la Ciudad, así como empresas privadas y asociaciones civiles, y la Universidad La Salle.

En cuanto a la movilidad urbana, los retos tendrán que ser encaminados a reducir el tráfico vehicular y la contaminación ambiental, el proyecto ganador recibirá 100 mil pesos.

En el rubro de economía circular, se eligieron propuestas enfocadas a reducir los residuos e incrementar el reciclaje, el equipo ganador tam-

bién recibirá 100 mil pesos.

“Más de la mitad de residuos son orgánicos. La transición de economía lineal a economía circular es un paso fundamental si queremos proteger la salud y la biodiversidad”, comentó Ofelia Angulo, subsecretaria de Ciencia, Tecnología e Innovación de la CDMX.

“La meta es que al 2030 la Ciudad de México sea una Ciudad cero basura”.

En total concursaron 150 equipos, de los que se eligieron los 10 finalistas que se enfrentarán esta semana.

Heidi Virta, de Business Finland

“Es el momento para dar espacio a nuevas ideas, me ha emocionado ver en el Reto CDMX cómo los mexicanos observan a su Ciudad, sueñan, construyen y materializan sus ideas”.

“Ahora más que nunca es el momento para dar espacio a nuevas ideas, me ha emocionado ver en el Reto CDMX cómo los mexicanos observan a su Ciudad, sueñan, construyen y materializan sus ideas para tratar de hacer una Ciudad mejor”, aseguró Heidi Virta, directora para América Latina de Business Finland.

Algunas de las empresas y asociaciones que participan son MaaS Latam, Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), Italika, Bimbo y la Asociación Ecoce.



Fluir en la nueva normalidad

REDACCIÓN

25/mar

AUNQUE se preveía que este martes el Centro Histórico de la Ciudad de México se uniría a la nueva normalidad, la estancia del semáforo rojo ha detenido este plan, pero no así su transición hacia la fase naranja. Ayer las principales calles del primer cuadro fueron delimitadas por bolar-dos, cintas y balizamiento para moldear los flujos de acceso peatonales y vehicu-lares y así evitar contagios durante la rea-pertura. Hoy se presenta el proyecto final y las nuevas fechas de reactivación.



ADRIÁN VAZQUEZ



Piden analizar efectos de la Supervía Poniente

Urgen replantear los megaproyectos

Consideran expertos que se debe priorizar el impacto ambiental, social y urbano

MARCOS CAZARÍN

Con la construcción del Puente Cuemanco en marcha y la experiencia de la Supervía Poniente, activistas consideran necesario replantear la forma en cómo son aprobados los megaproyectos en la CDMX y someterlos al análisis ciudadano y de expertos para mitigar sus efectos sociales, ambientales, urbanos y de movilidad.

A 10 años del arranque de la construcción y a 7 años del inicio de la concesión de la Supervía, REFORMA publicó ayer que investigadores, activistas y vecinos cuestionaron los efectos que generó la habilitación de la Supervía frente a lo ofrecido en la Declaratoria de Necesidad y que desconocen si se cumplió por completo con las obras de mitigación.

Miriam Alfie Cohen, docente del Departamento de Ciencias Sociales de la UAM-Cuajimalpa e integrante Nivel 2 del Sistema Nacional de

investigadores y quien elaboró un análisis de los efectos de la Supervía, consideró necesario priorizar el impacto al medio ambiente en todas las visiones de planeación urbana.

“No estamos diciendo que no se construya, pero sigamos estos ejemplos de otros países y respetemos estos espacios, la flora, la fauna, y no metamos superestructuras de concreto que no permean el agua. Además, que no hay transparencia en el

uso de los recursos”, señaló Alfie.

“El asunto es que seguimos pensando en la CDMX como un gran monstruo que va extendiéndose por todos lados sin importar para nada los beneficios que los servicios ambientales pueden proporcionarnos y los destruimos, pero luego nos asombramos de por qué hay este caos en la Ciudad”, dijo.

La doctora Cristina Barrios, integrante del Frente Amplio contra la Supervía Poniente, también llamó a planear la Ciudad a corto, mediano y largo plazo calculando los efectos que tendrá cada intervención urbana, tarea que deberá asumir el fu-

turo Instituto de Planeación.

“Estos órganos que se están creando no pueden ser órganos burocráticos. En realidad, tiene que ser órganos que tomen en cuenta a la población, la participación, la deliberación. Sentarse a la mesa a negociar con diferentes actores sociales, a eso le llamamos gobernanza ambiental”, destacó Barrios.

El urbanista Roberto Remes, ex titular de la Autoridad Espacio Público, reconoció que la Supervía debió haberse construido con mayor gobernanza para evitar que las prisas aumenten las afectaciones, como ocurrirá en Cuemanco y en Cuauhtepac.

“Lo mismo vamos a ver en el teleférico en Cuauhtepac, hay mucha presión por hacerse de los terrenos, es la prioridad que pase por ahí y nunca se toma en cuenta al verdadero afectado”, ejemplificó Remes.

Mónica Tapia, directora de Ruta Cívica, destacó la experiencia de organización

civil que creó la oposición a la Supervía para poder someter a evaluación ciudadana y de expertos los megaproyectos urbanos en la CDMX.



6

24 JUN 2020

Página:

3

Sección:

CD

Fecha:

URGENTE REVISAR LOS MESES PROYECTOS

Hay solución

MARCOS CAZARÍN

A decir de Luis Zambrano, investigador del Instituto de Biología de la UNAM, ante la urbanización de las barrancas, como Tarango, y el corto efecto vial que implicó la Supervía Poniente es posible restaurar el área verde.

"La gente piensa que cuando se pone un pedazo de concreto, ese lugar ya es irre recuperable y no es así. Costará mucho dinero, pero es mejor retirar la Supervía y restaurar el sistema a la larga para la Ciudad", dijo.

Estas barrancas son de gran importancia por su biodiversidad, destacó Zambrano, y gracias a la Supervía se están urbanizando, lo cual tiene efectos negativos.

Roberto Remes, urbanista

En los siguientes años, por el Derecho a la Ciudad que plantea la Constitución (capitalina), ningún proyecto deberá afectar a gran escala a una colonia".

Cristina Barrios, ex integrante del Frente Amplio

El tema sería detener de una vez por todas el crecimiento de la CDMX sobre los suelos de conservación, que se ha hecho de forma muy precaria y débil".



#MOVILIDAD URBANA

PROYECTAN CICLOVIAS MEXIQUENSES

LAS NUEVAS PISTAS PARA BICICLETAS VAN A CONECTAR A NAUCALPAN CON ALCALDÍAS DE LA CDMX Y CON OTROS MUNICIPIOS DEL ESTADO

POR LETICIA RÍOS

Además del proyecto para construir una ciclopiستا con la alcaldía Azcapotzalco, en la Ciudad de México, Naucalpan cuenta con todo un plan de infraestructura con enfoque metropolitano que contempla 70 kilómetros de cicloviá para conectarse con la alcaldía Miguel Hidalgo, así como con los municipios mexiquenses Tlalnepantla y Atizapán.

El director de Movilidad de Naucalpan, Noé Ortiz, señaló que en la nueva normalidad la bicicleta es una opción que evita el riesgo de contagios de COVID-19.

También contemplan circuitos al interior del municipio para una conectividad local, que actual-



SOBRE RUEDAS

Personal de Movilidad de Naucalpan estudia las nuevas rutas.

mente no se tiene, ya que las ciclopiastas que existen son recreativas, aunque se aprovecharán para los planes.

El más avanzado es el proyecto de Azcapotzalco, con una inversión

2.50

• METROS DE ANCHO TIENE LA CICLOPISTA

70

• KILÓMETROS DE VÍA CONTEMPLA EL PLAN

40

• MDP ES LA INVERSIÓN PARA AZCAPOTZALCO

LOS RECURSOS

1 • La cicloviá de Azcapotzalco conectaría con Ciudad Satélite.

2 • La vía a Miguel Hidalgo parte del centro de Naucalpan.

3 • El grupo Movilidad Sustentable tiene 400 ciclistas.

aproximada de 40 millones de pesos, que depende de los recursos del Fondo Metropolitano.

El funcionario confió en que para octubre será posible la liberación de los recursos para que la cicloviá opere en un año.

Se trata de una pista para bicicletas de dos sentidos con una longitud de 14 kilómetros en total. A Naucalpan le corresponden entre 2.2 y 3.5 kilómetros.

“Es un reto en movilidad con una visión metropolitana; significa no sólo conectar dos alcaldías, sino dos entidades. Desde Satélite llegaríamos al metro Camarones, Azcapotzalco; hacia el norte coincide con Tlalnepantla y ahí se podría incorporar”, comentó Noé Ortiz.

Naucalpan ya está en pláticas con la alcaldía Miguel Hidalgo para crear la ciclopiستا que desde el centro del municipio podría llegar al centro de la Ciudad de México con un total de 15 a 16 kilómetros; tres de ellos corresponderían a Naucalpan.

Sonia López, del Colectivo Movilidad Sustentable, vio con buenos ojos los proyectos, pero dijo que urge empezar con cicloviás emergentes ante el COVID-19.



Página:

18

Sección:

Fecha:

23 de mayo de 2023

Proyecto Ciclovías Mexiquenses



MEJORES VIAJES

Las ciclistas son una buena opción para las millones de personas que van del EDOMEX a la capital.



PROYECTO DE RENOVACIÓN

Querían teleférico para Chapultepec

MANUEL COSME

Se reservaron costos, calendario y fuentes de financiamiento entre una licitación desierta

La posibilidad de construir un teleférico para conectar a las secciones III y IV del Bosque de Chapultepec, se incluyó en el proyecto de transformación de esa área y del complejo cultural, que se tiene planeado.

De acuerdo con la propuesta realizada por la Secretaría de Obras, ese medio de transporte elevado tendría un kilómetro de extensión con dos estaciones, La Cañada, ubicada en la Tercera Sección, y Los Polvorines, que se construiría en la Cuarta Sección. Sin embargo, aunque esta alternativa representaba una opción que a las autoridades gustó, la inversión económica deshizo la ilusión.

La capacidad de las cabinas sería de 10 pasajeros sentados con accesibilidad para personas en sillas de ruedas, coches de niños, usuarios con bultos.

La superficie útil de dichos vehículos sería de 4.4 metros cuadrados, una altura de 1.90 metros, a fin de que las personas puedan entrar y salir de los mismos sin agacharse y permanecer de pie cómodamente durante el trayecto.

Por lo que toca a las estaciones, se les concibe como pabellones para que los edificios interactúen con el sitio donde serían levantadas, su tamaño será pequeño debido a cuestiones económicas y a fin de que no sean agresivos con el sitio donde se emplacen.

En el documento se menciona los elementos a favor del funicular, por ejemplo

mejorar la seguridad del traslado, mayor confort en la cabina, opción viable de largo plazo, nivel de servicio aceptable durante su vida útil; y sus desventajas son que requeriría de componentes tecnológicos complejos, reinversiones en cabinas y sistemas electromecánicos, y necesitaría mayores necesidades de suministro eléctrico.

A esta posibilidad, no se le han puesto números aún para saber su costo y el número eventual de pasajeros beneficiados pues el documento público fue presentado en Compranet con reservas de información.

Ante la posibilidad de contar con un monocable en esa zona del Bosque de Chapultepec, Pablo Gaytán, sociólogo de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), advirtió que dicha propuesta de movilidad representa un atentado a la pervivencia del bosque como tal, que implicará la desaparición de variedades botánicas. Recordó que todo proyecto de infraestructura tiene, por lo menos, un impacto urbano de cinco kilómetros a la redonda

del lugar donde se ubique y, en este caso, la construcción de un funicular impactaría a las alcaldías de Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Cuajimalpa.

“Lo demás es que se está atentando contra un ecosistema, el cual se va a intervenir con columnas y un sistema eléctrico, el cual tendrá un impacto en la zona. No solo eso, va a implicar, en la hipótesis que se realice, van a transitar un solo tipo de usuario, que, entonces, sí sería un problema”, enfatizó el catedrático.

Finalmente, planteó que esta propuesta se conecta con el anuncio reciente de tener una línea de Metrobús sobre el Circuito Bicentenario, por lo que hay una lógica de movilidad entre el Metrobús, el tren México-Toluca, Teleférico y todos estos nuevos sistemas de movilidad, los cuales van a alterar, en términos urbanos, toda esa zona.



10 800

EMPRESAS

compitieron por la calzada flotante en Los Pinos, nadie ganó

HECTÁREAS

es la extensión total que prevén para la conexión del bosque



La idea es que no dejen de ser cuatro secciones aisladas sino que tengan interconectividad/
ROBERTO HERNÁNDEZ



Sugieren se midan riesgos en obras

AMALLELY MORALES

3/6

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) Transporte elaboró una guía para medir los riesgos que hay en las obras de transporte respecto al Covid-19. La propuesta sugiere identificar cinco variables para que, en función de éstas, se cuantifique el nivel de riesgo de contagio.

En la CDMX, desde el 1 de junio se reanudaron las actividades de construcción.

Las primeras variables son: el riesgo epidemiológico del País, que en la CDMX está indicado por el semáforo rojo; localización de la obra, que implica identificar la can-

tividad de contagios, y hospitalizados en la alcaldía donde se ubica la construcción.

También, se debe determinar el tipo de obra, es decir, su tamaño y si tiene ventilación; movilidad peatonal, lo que implica qué tanto los trabajadores se tienen que desplazar afuera, y los protocolos sanitarios.

“La metodología propuesta busca ser una herramienta que facilite la identificación del nivel de riesgo. Una rápida y sencilla lista de verificación permite tener un mapeo de estas obras.

“Esta herramienta está constituida por una matriz de evaluación de riesgos, que identifica los grupos de variables”, explicó el BID.

La sugerencia es poner calificaciones a cada punto, según el porcentaje de riesgo, por ejemplo, si el nivel epidemiológico de la alcaldía es alto, la construcción tiene poca ventilación y los trabajadores deben salir y entrar varias veces, la puntuación aumenta.

La metodología está disponible en internet.



AUMENTA MOVILIDAD

Más coches en el Centro

A pesar de que la Ciudad de México sigue en semáforo rojo y la movilidad debería ser reducida, el tránsito en calles del Centro Histórico ha aumentado progresivamente.

Ayer en Eje Central y avenida Juárez había una fila de vehículos para incorporarse a 5 de Mayo; también había lista de espera para entrar a un estacionamiento.





BLOQUEO DE CHOFERES DE APLICACIONES



31/a.p.
▲ Decenas de conductores cerraron la calzada de Tlalpan, a la altura del Metro Viaducto, para exigir a esas empresas un bono por la crisis y garantizar su seguridad. Varios automóviles fueron remolcados al corralón por la policía. Foto Alfredo Domínguez



Piden bajar velocidad en Insurgentes Sur

AMALLELY MORALES

Expertos en movilidad urgieron reducir la velocidad en Insurgentes Sur, que actualmente está en 60 kilómetros por hora, en un tramo que converge con la ciclovía emergente.

En la clasificación de vialidades y sus velocidades dentro del Reglamento de Tránsito y la Ley de Movilidad, no se contemplan los 60 kilómetros para ningún caso.

El argumento de la Secretaría de Movilidad para hacer el cambio fue que esa es la velocidad real a la que circulan los automóviles. Pero algunos llegan a los 80 kilómetros, aunque los ciclistas circulan entre a 25 o 30 kilómetros por hora.

“Cerca de las escuelas el límite de velocidad es de 20, lejos de respetar la norma de 50 kilómetros por hora, ponen Insurgentes a 60 invitando al automovilista a que

pise el pedal y rebase el límite.

“Recordemos que la velocidad que se tiene en las calles, no es un capricho, el tema es resguardar la vida”, aseguró Alejandra Olguín, miembro de Cultura Vial.

Al inicio de la Administración, algunos tramos de vías primarias fueron cambiados a 80 kilómetros por hora, incluido Insurgentes Sur. Sin embargo, en abril anunciaron su reducción a 60.

La última modificación se hizo tras un acuerdo de la Comisión de Clasificación de Vialidades, pero este grupo no tiene la atribución de cambiar las velocidades en avenidas, de acuerdo con la Ley de Movilidad.

La Organización Mundial de la Salud considera 50 kilómetros por hora, como norma general, y 30 en zonas residenciales donde hay alta densidad de peatones y ciclistas.



Diego Bonilla

■ La velocidad en Insurgentes Sur es de 60 km/h.