

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Página: 4

3

Sección:

CD

Fecha:

29 MAY 2020

Lanzan licitación para siete ciclovías

AMALLELY MORALES *AM*

La Semovi lanzó una licitación para construir ciclovías en calles secundarias y primarias de Azcapotzalco, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Tláhuac.

El concurso fue publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad y se proyecta que las obras empiecen el 29 de junio, luego de que el 24 de dicho mes se dé el fallo de la empresa ganadora.

Como en ocasiones anteriores, los proyectos fueron realizados por la Secretaría de Movilidad (Semovi) y serán ejecutados por la Se-

cretaría de Obras y Servicios (Sobse).

El monto de la inversión será de siete millones 600 mil pesos para siete proyectos que contemplan nueve kilómetros de infraestructura ciclista, dos tramos serán en la Alcaldía Cuauhtémoc, otros dos en Tláhuac, y uno para cada demarcación restante: Benito Juárez, Venustiano Carranza y Azcapotzalco.

“Con esto, se da continuidad a la estrategia de realizar infraestructura ciclista en periferia y crear suturas ciclistas”, aseguró la Semovi.

Estos nueve kilómetros se suman a los otros 14 que se licitaron en Azcapotzalco y Tláhuac con tres ciclovías en cada una de estas alcaldías.

Se trata de 25 kilómetros ya confirmados para este año, y la Semovi asegura que en próximos días presentará el proyecto 2020 de infraestructura ciclista, en el que se definirán la extensión y ubicación de las obras que se construirán este año, con eso sumarían 105 kilómetros de los 600 que prometió.



Abren convocatoria para siete ciclovías

19/5/20

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México lanzó la convocatoria para la construcción de ciclovías en Azcapotzalco, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Tláhuac, que deberán iniciar a partir del 29 de junio.

De acuerdo con la Secretaría de Movilidad, serán siete los proyectos en donde se contemplan 9 kilómetros de infraestructura ciclista con dos tramos en Cuauhtémoc, dos más en Tláhuac, y una en las demarcaciones Benito Juárez, Venustiano Carranza y Azcapotzalco.

“Estos proyectos se suman a otros tres proyectos asignados en Azcapotzalco y tres

más en Tláhuac que contemplan la construcción de 14 kilómetros de infraestructura”, indicó la Semovi.

Asimismo, expuso que, en conjunto, suman 25 kilómetros de infraestructura ciclista y próximamente se presentará el plan integral 2020.

La convocatoria publicada en la *Gaceta Oficial* local, indica que el fallo se llevará a cabo el próximo 25 de junio, la fecha de inicio de obras deberá ser el 29 y la conclusión el 29 de octubre.

Según el Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad de la Ciudad de México, cuando el semáforo epidemiológico esté en naranja, se abrirán ciclovías provisionales y hasta el momento se tienen contempladas dos paralelas al Metrobús Línea 1 y la 2. ●



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Los habitantes de cinco alcaldías serán los beneficiados.



'Funciona, al menos por ahora'

AMALLELY MORALES

La sana distancia llegó al Metro con un operativo de dosificación de usuarios que eliminó las aglomeraciones en la terminal Cuatro Caminos.

"Al menos por ahora. Habrá que ver cuando todos regresen a sus actividades en la mañana, cuando van apurados, porque traen prisa", aseguró Ramón Rosales, quien usó el Metro por primera vez en varios días junto con su hijo.

Son las 18:00 horas, identificadas como la hora pico y uno de los momentos más complicados del día.

Al igual que cientos de pasajeros que caminan rápidamente por los pasillos de la terminal, Ramón y su hijo portan sus cubrebocas, les toman la temperatura para verificar que sea menor a 37.5 grados y reciben gel antibacterial.

Pero antes de emprender todo ese proceso, que ya se avecina rutinario, Ramón expresa su opinión sobre el operativo y del ambiente en general en el Metro, en me-

dio de la pandemia por el nuevo coronavirus.

"Yo lo veo muy bien y se pueden reducir mucho los contagios porque se hacen varias cosas. El problema es que de la (estación) Normal para acá hay mucho vendedor ambulante en los vagones que no lleva cubrebocas", lamenta el usuario mientras el operativo continúa.

Letreros naranjas en el piso de los pasillos indican la distancia que deben mantener los usuarios en su recorrido hacia los andenes.

La mayoría de las veces los respetan, otras veces se amontonan.

En tanto, un trabajador del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) explica indicaciones en un megáfono.

"Uso obligatorio de cubrebocas para poder ingresar a las instalaciones del Metro, ya que es una zona de alto contagio", recuerda y algunos usuarios se detienen para ponerse su cubrebocas, porque saben que, de otra forma, no los van a dejar pasar.



Aunque se aplica la dosificación en el acceso, la sana distancia se pierde al llegar a los andenes para abordar.

Ramón considera que los usuarios también deben poner de su parte.

"Si uno va abajo (pasillos de ascenso) no respetan la distancia, aunque están los cuadros naranjas en el suelo", asegura.

Y en efecto, pocos usuarios respetan los señalamientos, sin embargo, es evidente que el operativo funciona en los pasillos de ascenso donde ya no se hacen aglomeraciones, gracias a que los pasajeros son retenidos en una especie de laberinto antes de los torniquetes.

Ramón Rosales,
usuario del STC

Yo lo veo muy bien (...) porque se hacen varias cosas. El problema es que de la (estación) Normal para acá hay mucho vendedor ambulante en los vagones que no lleva cubrebocas".



PREVENCIÓN. Previo al ingreso a las instalaciones, personal del STC toma la temperatura de los usuarios.



Niega Suburbano cierre de estaciones



Covid-19

ALEJANDRO LEÓN

3/12

El confinamiento trajo la disminución de usuarios en el Tren Suburbano, pero este sistema de transporte masivo no cerró estaciones como sí lo hicieron el Metro o Metrobús.

Hasta antes del inicio de la pandemia, el Tren Suburbano captaba aproximadamente 200 mil usuarios cada día, pero ahora 50 mil pasajeros lo usan en días hábiles.

Max Noria, director de Comercialización de Ferrocarriles Suburbanos, operadora del Tren, expuso que el cierre de estaciones podría generar aglomeraciones en las terminales abiertas y aumentar la probabilidad de contagios de coronavirus.

“Nuestro análisis interno nos dice que al cerrar estaciones podríamos generar tumultos o una aglomeración de personas en otras estaciones, lo cual se traduciría en tener más personas con una posibilidad de contagio mayor.

“Internamente creemos que esto podría generar aglomeraciones y que no se cui-



FEBRERO 06



ABRIL 24

■ Antes de la pandemia el Tren movía 200 mil usuarios, en las últimas semanas redujo a 50 mil.

daría la sana distancia, que es un tema que tenemos bastante presente”, dijo Noria en entrevista.

Subrayó que la operación del Tren no es equiparable, pues es un transporte de mediano recorrido con distancias de 4 a 5 kilómetros entre cada estación.

Este sistema ferroviario cuenta con siete estaciones, sus terminales son Buenavista, en la Ciudad de México y Cuautitlán México, en el Edomex.

Noria explicó que las frecuencias del Tren continúan de manera habitual, de 6 minutos en horas de mayor demanda y de 15 minutos cuando hay poco flujo de pasajeros.

Max Noria, de Ferrocarriles Suburbanos

■ Al cerrar estaciones podríamos generar tumultos o una aglomeración de personas en otras estaciones, se traduciría en tener más personas con posibilidad de contagio mayor”.

El Suburbano cuenta con 20 trenes, cada uno de ellos es sanitizado y limpiado en su interior antes de partir.

Noria descartó que haya trabajadores contagiados del virus hasta el momento, además de que detalló que recomiendan a los usuarios el uso del cubrebocas.

Es decir, permiten a los usuarios ingresar a las estaciones sin que lleven puestos los cubrebocas, aunque han

identificado que hasta el 90 por ciento de los pasajeros sí lo utilizan.

El directivo no abundó en las acciones que se tomarán en el Tren Suburbano una vez que se relajen las medidas de confinamiento y aumente la afluencia de usuarios.

En cambio, el Sistema de Transporte Colectivo Metro dio a conocer el plan de dosificación de ingreso en las terminales de mayor demanda.



Gabriela Salido

La movilidad de la CdMx en la nueva normalidad

Con la aparición del Covid-19, la dinámica de movilidad ha cambiado en esta ciudad capital, principalmente en el tránsito vehicular, en el uso del transporte público y en la asistencia a lugares públicos.

Antes de la emergencia sanitaria, en la CDMX se transportaban poco más de 6 millones de personas, ya sea en RTP, Metro, Tren Ligero, Trolebús o Metrobús, según la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros. El Metro transportaba más de 4 millones de personas y es el servicio más usado en la CDMX, a este le siguen el Metrobús con poco más de un millón de personas y en tercer lugar el RTP con cerca del medio millón de usuarios.

De este tamaño es la responsabilidad, sin embargo la respuesta de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México ha sido tan corta como las medidas que ha implementado, entre las que destacan la sanitización en el transporte de la Ciudad de México; guías sanitarias para el transporte, taxis y transporte de aplicación; medidas sanitarias en el transporte público (uso de cubrebocas y gel antibacterial); la sana distancia en los

CETRAM: el programa Hoy No Circula Extraordinario; el cierre de estaciones de Metro y Metrobús y por último sus protocolos para dosificar la cantidad de personas en autobuses y estaciones.

Algunas han tenido que ser adaptadas con el famoso método de "prueba y error" como en el caso de cierres de estaciones de Metro y Metrobús. El argumento radica en que para agilizar la operación y aumentar la frecuencia de paso de trenes y autobuses en el Metro y Metrobús, desde el 20 de abril se cerraron 45 estaciones de metro y 35 de metrobús, esto tomando en cuenta la poca afluencia de usuarios, sin embargo, hace unos días vimos cómo se tuvieron que reabrir las estaciones de Velódromo y Ciudad Deportiva porque no se tomó en cuenta que éstas eran muy utilizadas por personal médico para llegar a la Unidad de Salud Temporal del Autódromo Hermanos Rodríguez.

Y mientras ellos aprenden estaremos esperando medidas a corto plazo como priorizar entre alternativas de movilidad y micro movilidad sostenible, para evitar las altas concentraciones de personas y así reducir el riesgo de contagio y establecer mecanismos para destinar servicios de transporte masivo como trolebús y RTP dejando carriles exclusivos dando alternativas de movilidad en bicicleta en trayectos cortos como ciclo vías.

Diputada de la CDMX por el PAN