

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Prevén aumento gradual de velocidad tras la renovación de vías

# Achacan a operadores retrasos en Tren Ligero

Destacan periodo de aprendizaje para conductores como medida de seguridad

IVÁN SOSA Y DALILA SARABIA

Conductores del Sindicato de Trabajadores del Sistema de Transportes Eléctricos (STE) se rehusaron ayer a circular a mayor velocidad sobre las vías renovadas del Tren Ligero, reabierto el jueves, expuso el director del organismo, Guillermo Calderón.

“Algunos operadores no se sintieron seguros de ingresar en el nuevo patrón de manejo al nuevo corredor. Entonces, tuvimos que dialogar con ellos desde las 5:00 hasta las 6:30 de la mañana.

“Coincidimos en que habrá unos días de aprendizaje para incrementar paulatinamente la velocidad”, indicó.

El funcionario agregó que los trabajadores sindicalizados tienen razón, ya que se debe privilegiar la seguridad en el transporte.

“Reiniciamos la operación con el esquema de velocidad baja y la vamos a ir incrementando paulatinamen-



Tras la reapertura, en el tramo renovado ayer aún se observaron

te”, dijo el director del STE.

Los retrasos en el servicio el jueves, añadió, fueron ocasionados por una sobrecarga en la línea de energía sobre la catenaria.

“Provocó la falla de la tarjeta de control del primer tren en circulación, quedó varado y en lo que pudimos sacarlo de circulación, pasaron tres horas, sin problema alguno en las nuevas vías”, precisó Calderón.

En un recorrido por la zona se observó que abordar de nueva cuenta el Tren

Ligero, en el tramo de Tasqueña a Estadio Azteca, fue una experiencia con voces encontradas.

Para algunos usuarios el viaje, tal y como lo prometieron las autoridades, sí fue más rápido, pero para otros lo mejor hubiera sido tomar un autobús de la RTP, que apoyó en los traslados por las obras.

“Quería ver si era más rápido pero, mire, ya nos atoramos. Nos quedó mal en esta prueba”, comentó un usuario que abordó en







Achacan... (2)



ayer trabajadores realizando labores de limpieza en las vías.

la estación El Vergel.

Aunque recorrer las 10 estaciones intervenidas desde Tasqueña tomó alrededor de 16 minutos, el regreso, desde Estadio Azteca, duplicó el tiempo, ya que el tren permaneció detenido en varias estaciones y en Las Torres, previo a la terminal, esperó por cinco minutos.

Este diario comprobó que una de las causas del retraso se debe principalmente a que los trenes deben hacer una maniobra mayor para cambiar de vías y volver a

salir en la terminal.

Antes, los trenes que habían concluido el viaje de Xochimilco a Tasqueña, tras descender al pasaje, avanzaban unos metros más para hacer el cambio de vía, pero ahora se echan de reversa luego del descenso -en la misma vía- y hacen el cambio metros adelante.

Esta situación impide que otro tren pueda pasar y dejar a los usuarios.

En el punto se confirmó que las unidades salen, en promedio, cada 11 minutos.





# “Velocidad del Tren Ligero aumentará paulatinamente”

- Operadores no se acostumbran a rapidez: autoridades
- Usuarios se quejan por lentitud durante su trayecto



TOMADA DE VIDEO

Durante un recorrido, EL UNIVERSAL recabó testimonios de usuarios que se quejaron porque el servicio no es más rápido que antes de su rehabilitación, por lo que muchos se sintieron desilusionados.





Velocidad 2

Página:

19

Sección:

MET

Fecha:

18 ENE 2020

19 MET

**KEVIN RUIZ Y EDUARDO HERNÁNDEZ**

—metropoli@eluniversal.com.mx

Tras reiniciar operaciones de las estaciones de Tasqueña hasta Estadio Azteca del Tren Ligero, la velocidad aumentará paulatinamente, como se anunció al inicio de los trabajos de rehabilitación, pues habrá un tiempo de prueba para los operadores del transporte, luego de que se dijeran preocupados por la seguridad de los usuarios, comentó el director general del Servicio de Transportes Eléctricos, Guillermo Calderón Aguilera.

“La velocidad aumentará paulatinamente, cuando los conductores se sientan más seguros. Estimo que en una semana o 10 días ya podemos estar operando.

“Antes la velocidad no podía ser superior a los 25 kilómetros por hora, pero el jueves pudimos alcanzar hasta 55 kilómetros”, dijo.

Comentó que la velocidad comercial en el trayecto, contando paradas, ascensos y descensos, era de 18 a 20 kilómetros por hora, por lo que con la rehabilitación, aseguró, se podrá rebasar esa velocidad y estar cerca de los 30 o 32 kilómetros por hora, como promedio de transporte.

Ayer por la mañana, usuarios del medio de transporte denunciaron, a través de redes sociales, que no había servicio y que tuvieron que llegar de otra manera a sus destinos. Las quejas se detuvieron hasta las 6:30 horas, cuando iniciaron sus operaciones.

Calderón Aguilera informó que el atraso tuvo que ver con la preocupación de los operadores por el aumento de velocidad, ya que a pesar de que habían hecho pruebas con las unidades vacías, la sensación cambió al tener pasajeros, por lo que habrá un tiempo de aprendizaje.

“Hubo inconveniente con algunos operadores, porque no se sentían seguros de ingresar al nuevo patrón de manejo, entonces estuvimos dialogando desde

**“La velocidad aumentará paulatinamente, cuando los conductores se sientan más seguros. En una semana o 10 días ya estaremos operando”**

**“Antes la velocidad no podía ser superior a 25 kilómetros por hora, pero ayer pudimos alcanzar hasta 55 kilómetros por hora”**

**GUILLERMO CALDERÓN**

Director del Servicio de Transportes Eléctricos

**“Los trenes iban muy lentos. Uno se hacía hasta 10 minutos en cada estación, y en las últimas cuatro para llegar a la terminal Tasqueña, fue horrible”**

**CARLOS ARREDONDO**

Usuario del Tren Ligero

las 5:00 horas hasta las 6:30, y coincidimos en que daremos unos días de aprendizaje —días o semanas, lo que se requiera— para ir aumentando paulatinamente la velocidad. Ellos tienen razón, y lo que nosotros priorizamos es la seguridad del usuario”, aseguró.

Esto generó molestia en los usuarios, quienes denunciaron que no había servicio a temprana hora y que cuando éste fue restablecido, era muy lento.

Un recorrido realizado por EL UNIVERSAL logró constatar el atraso en las corridas, así como la inconformidad de los usuarios, quienes se vieron obligados a esperar al menos 10 minutos en cada estación.

“El servicio estaba muy lento, se paraba constantemente... Fue desesperante. Yo no sé qué estará pasando, pero perdieron la práctica”, dijo la usuaria Rosa Martínez.

Durante el recorrido, se midieron los tiempos de espera; en Estadio Azteca, por ejemplo, un tren se tardó en arribar siete minutos.

EL UNIVERSAL realizó tres recorridos de terminal a terminal, y constató que, en términos generales, el tiempo de tardanza oscila entre 30 y 40 minutos.

Otros usuarios señalaron que el servicio era el mismo que antes de la rehabilitación, que seguía lento de terminal a terminal, y que incluso, una vez que llegaban a Tasqueña, tenían que salir corriendo desde los vagones hasta los torniquetes.

Los gestos eran de enojo también por el cúmulo de gente que generaba marchas lentas a pie.

Carlos Arredondo, usuario, afirmó que las vías del tren se sienten parejas cuando éste circula sobre ellas; sin embargo, también dijo que el tiempo de espera era lo más molesto, pues en su segundo día de operaciones no avanzó tan rápido como dijeron las autoridades.

“Los trenes iban muy lentos. Uno se hacía hasta 10 minutos en cada estación, y en las últimas cuatro para llegar a la terminal Tasqueña, fue horrible”, comentó.

“La gente optaba por correr porque el servicio era lento para poder salir antes de que se acumulara la gente; posteriormente, subían apresurados las escaleras que conducen al Metro.

“Tardé 45 minutos en viajar desde la estación Xochimilco hasta acá [Tasqueña], y luego, media hora en poder abordarlo. Va lentísimo”, lamentó un usuario afuera de la terminal del Tren Ligero.

El jueves, luego de seis meses de estar cerrado por trabajos de mantenimiento, el tramo de Tasqueña a Estadio Azteca del Tren Ligero fue reabierto por las autoridades capitalinas. ●





## Conductores del Tren Ligero niegan ir rápido; se darán más días: STE

ROCÍO GONZÁLEZ ALVARADO

Con retrasos comenzó ayer el servicio del Tren Ligero debido a que los conductores se negaron a manejar a mayor velocidad sobre el tramo recién rehabilitado, lo que causó la molestia de los usuarios, quienes se quejaron de que el recorrido de Tasqueña a Xochimilco y viceversa es más lento que antes.

El director general del Servicio de Transportes Eléctricos (STE), Guillermo Calderón, explicó que hubo inconvenientes con algunos operadores de los trenes que no se sentían seguros de ingresar con el nuevo patrón de manejo.

“Dialogamos con ellos desde las cinco de la mañana hasta las 6:30 y coincidimos en que daremos unos días o semanas de aprendizaje, lo que se requiera para incrementar paulatinamente la velocidad.”

El funcionario admitió que los conductores tienen razón porque, ante todo se tiene que dar preferencia a la seguridad en el transporte, por lo que se acordó comenzar la operación con un esquema de velocidades bajas, y entonces se proporcionó el servicio a partir de las siete de la mañana.

“Se habían hecho pruebas en vacío, pero la condición y el sentimiento de los mismos operadores cuando traen ya dentro del tren 200 o 250 personas cambia toda la sensación y la percepción. Entonces, vamos a darnos una curva de aprendizaje de unos días.”

Dijo que antes de la rehabilitación del tramo que va de Tasqueña

al Estadio Azteca los trenes no podían tener una velocidad superior a los 25 kilómetros por hora, y tras los trabajos de renovación pueden alcanzar 55 kilómetros.

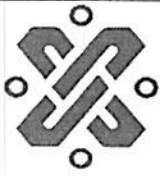
Sin embargo, agregó, el trayecto con paradas, ascensos y descensos era de 18 a 20 kilómetros, que se espera muy pronto rebasar para llegar a los 32.

También explicó que durante la apertura del pasado jueves se retrasó el servicio porque hubo una sobrecarga en la línea de energía eléctrica, lo que ocasionó una falla en la tarjeta de control de uno de los trenes que quedó varado y tuvo que ser retirado.

Los inconvenientes los padecieron los usuarios, quienes en medio de los tumultos debían esperar hasta media hora para ingresar a un tren, que lejos de disminuir el tiempo del recorrido se incrementó por la baja velocidad.



◀ Siguen las quejas por parte de usuarios por la lenta circulación de carros del Tren Ligero. Foto Luis Castillo



Y ADEMÁS

id cd

### Más velocidad en Tren Ligero

El director general del Servicio de Transportes Eléctricos, Guillermo Calderón, informó que el atraso de ayer por la mañana en el servicio del Tren Ligero se debió a que algunos operadores se sentían inseguros de aumentar la velocidad. Antes la velocidad entre los tramos no podía ser superior a 25 kilómetros por hora y ahora se puede alcanzar hasta los 55; la celeridad comercial, contando paradas, ascensos y descensos, era de 18 a 20 kilómetros por hora y se tiene pensado en corto tiempo llegar de 30 a 32.





## TREN LIGERO, DÍA 2: OPERADORES DUDAN

*19/COM*  
El Tren Ligero inició su segundo día de operaciones con un retraso en los trenes.

Mientras que usuarios como Erika Miranda acusaban que el servicio no inició a las 5:00 horas como estaba anunciado sino que permitieron el ingreso a las 6:00 "y el primer tren arribó a las 6:40", los operadores libraban una batalla para acostumbrarse al nuevo corredor.

"Algunos operadores que no se sentían seguros de ingresar en el nuevo patrón de manejo al nuevo Corredor. Estuvimos dialogando con ellos desde las 5:00 hasta las 6:30 de la mañana y coincidimos en que daremos unos días de aprendizaje para ir incrementando paulatinamente la velocidad", comentó Guillermo Calderón, director general del Servicio de Transportes Eléctricos.

Por otro lado, la rehabilita-



Foto: David Solís

Algunos usuarios insistieron que la capacidad de los trenes no es suficiente para evitar aglomeraciones en horas pico.

ción de seis meses del tramo Taxqueña-Estadio Azteca, dio frutos a los ojos del señor Luis González, quien realizó este recorrido en 15 minutos.

"Pues sí vale la pena porque, además de que son más rápidos, llegan uno tras de otro y uno tras de otro y

no vamos tan amontonados", comentó a **Excelsior.**

En un recorrido realizado por este diario se constató que el servicio de RTP en el paradero norte dejó de trasladar gente en cuanto el Tren Ligero retomó su marcha.

— Wendy Roa y Atalo Mata





# Sobrecarga, causa de atrasos en Tren Ligero

• Por Karla Mora

karla.mora@razon.com.mx

**LOS RETRASOS** en la operación completa del Tren Ligero, después de la reapertura del tramo Tasqueña-Estadio Azteca el pasado 16 de enero, se debió a una sobrecarga en la línea de energía eléctrica, sobre la catenaria, lo que provocó la falla en la tarjeta de control en uno de los trenes, informó Guillermo Calderón, titular del Servicio de Transportes Eléctricos.

También hubo retrasos en el paso de los trenes debido a que algunos operadores no se sentían seguros de ingresar al nuevo patrón de manejo en el corredor, ya que son nuevas las vías. En ese sentido, informó que se capacitará a los conductores durante varios días, para incrementar paulatinamente las velocidades.

Originalmente, el Gobierno local aseguró que el servicio estaría completo a las 13:00 horas del jueves pasado; pos-

teriormente lo recorrió hasta las 17:00; pero en la práctica fue hasta después de las 19:00 horas que los usuarios pudieron usar el tren.

Tras la inauguración del carril Trolebús-Bici, ayer, el funcionario aclaró que el retraso no tuvo que ver con los trabajos de rehabilitación en las vías recién inauguradas.

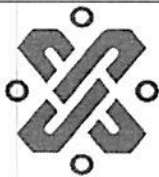
Comentó que este viernes también hubo retrasos en la operación del tren ligero. La razón fue que algunos operadores no se sentían seguros de ingresar a las nuevas vías, porque cambió el esquema de conducción, lo que los frenó para circular a una velocidad mayor a 10 o 15 kilómetros por hora.

En ese sentido, informó que habrá una curva de aprendizaje para que los conductores se acostumbren a la ruta, periodo que podría tardar alrededor de diez días y, después de ese tiempo, se podrán incrementar paulatinamente las velocidades.

32

Km/h es la velocidad que se espera alcanzar





RETRASA SOBRECARGA LA MARCHA DEL TREN LIGERO

# ¡Atoran a los usuarios!

Además, ayer conductores se rehusaban a ir rápido por temor al nuevo patrón de manejo

## 11

minutos el promedio de salida de cada tren en la terminal Tasqueña

## 16

minutos tardó el recorrido hecho por 10 estaciones renovadas

IVÁN SOSA  
Y DALILA SARABIA

La demora en la puesta de operación del Tren Ligero, tras la rehabilitación de 10 de sus estaciones, se debió a la sobrecarga en la línea de energía sobre la catenaria, confirmó el director del Sistema de Transportes Eléctricos (STE), Guillermo Calderón.

“Provocó la falla de la tarjeta de control del primer tren en circulación, quedó varado y en lo que pudimos sacarlo de circulación pasaron tres horas, sin problema alguno en las nuevas vías”, detalló.

Luego de que se solventó este inconveniente el servicio se prestó de forma continúa durante la noche del jueves.

Pero este viernes, conductores del Sindicato del STE se rehusaron a circular a velocidad sobre las vías renovadas.

Muchos de ellos argumentando temor, por lo que fue necesario dialogar con ellos, situación que representó un nuevo retraso en la operación del sistema.

“Algunos operadores no se sintieron seguros de ingresar el nuevo patrón de manejo nuevo corredor, entonces tuvimos que dialogar con ellos desde las hasta las 6 y media de la mañana- “Coincidimos en que brá unos días aprendizaje para incrementar paulatinamente la velocidad”, subrayó.

Agregó que los trabajadores sindicalizados en razón, pues antes que nada debe privilegiarse la seguridad en el transporte.

“Reiniciamos la operación con el esquema de velocidad bajas y vamos incrementando paulatinamente”, puntua-

En un recorrido por la zona se observó que abordar de nueva cuenta el Tren Ligero el tramo Tasqueña-Estadio Azteca hubo voces contradas.

Para algunos usuarios el viaje, tal y como lo prometieron las autoridades capitalinas, sí fue más rápido, ro para otros lo mejor hubiera sido tomar el camión.

“Quería ver si era más rápido, pero mire, ya nos atoramos”, comentó un usuario que abordó en la estación Vergel. “Nos quedó mal en esta prueba”.

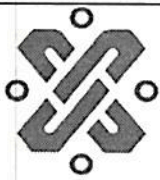
Recorrer las 10 estaciones intervenidas, saliendo de Tasqueña, tomó alrededor de 16 minutos.

■ Se renovaron las vías después de décadas de no darles correcto mantenimiento.

■ Los trabajos apenas finalizaron en esta misma semana.







GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

Página:

12

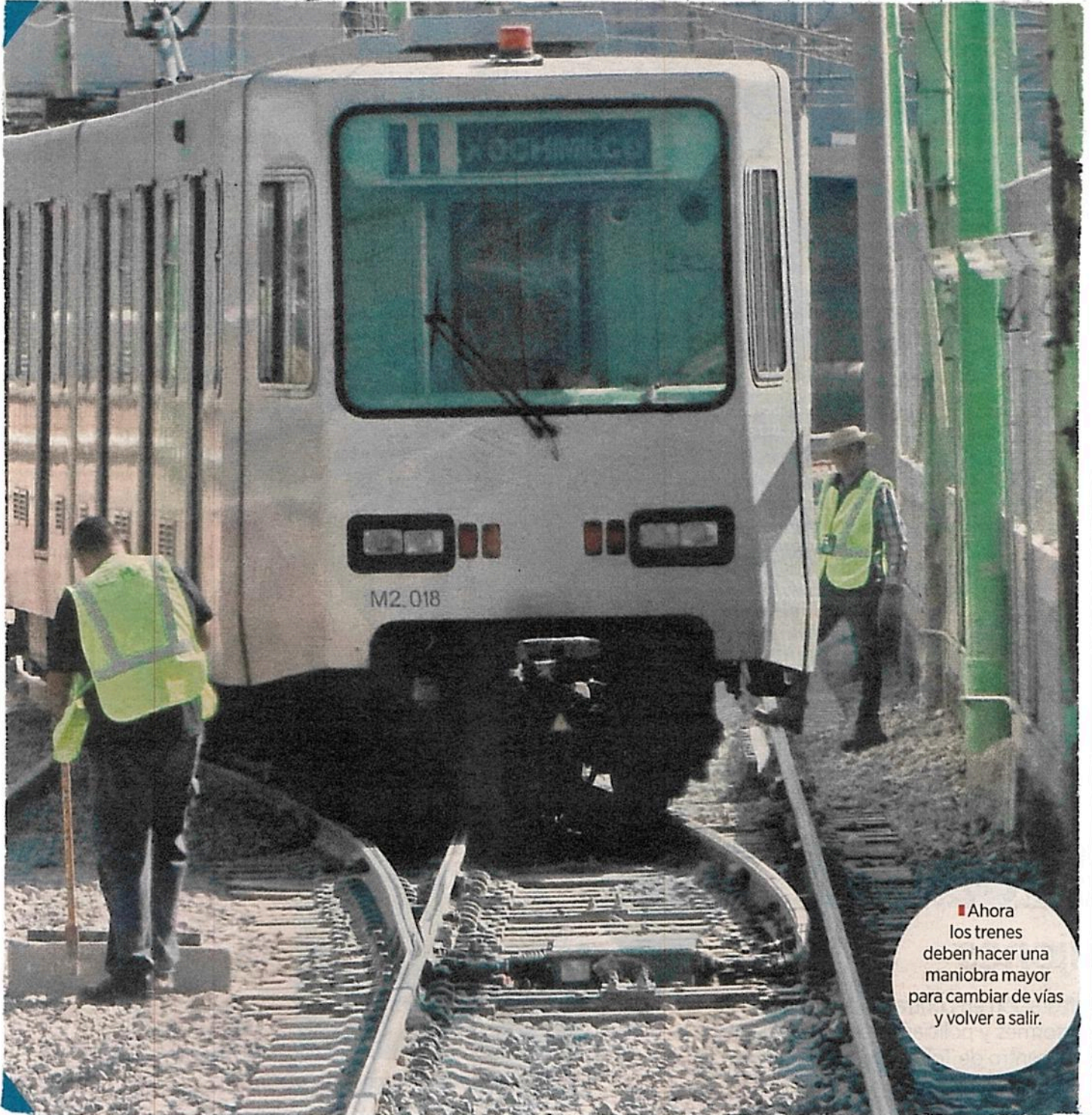
Sección:

CD

Fecha:

18 ENE 2020

1° Atoyac (A)



■ Ahora  
los trenes  
deben hacer una  
maniobra mayor  
para cambiar de vías  
y volver a salir.





SEGUNDO DÍA DE TREN LIGERO

# Poco a poco irá más veloz

Estiman que el transporte se normalizará en una semana en lo que se acostumbran operadores al cambio de vías

K. RUIZ / E. HERNÁNDEZ

Tras reiniciar operaciones de las estaciones de Tasqueña hasta Estadio Azteca del Tren Ligero, la velocidad aumentará paulatinamente, como se anunció al inicio de los trabajos de rehabilitación, pues habrá un tiempo de prueba para los operadores del transporte, luego de que se dijeran preocupados por la seguridad de los usuarios, comentó el director general del Servicio de Transportes Eléctricos, Guillermo Calderón Aguilera.

Comentó que la velocidad comercial en el trayecto, contando paradas, ascensos y descensos, era de 18 a 20 kilómetros por hora, por lo que con la rehabilitación, aseguró, se podrá rebasar esa velocidad y estar cerca de los 30 o 32 kilómetros por hora, como promedio de transporte.

ón Aguilera informó que el atraso tuvo que ver con la preocupación de los operadores por el aumento de velocidad, ya que a pesar de que habían hecho pruebas con las unidades vacías, la sensación cambió al tener pasajeros, por lo que habrá un tiempo de aprendizaje.



ESPECIAL

“La velocidad aumentará paulatinamente, cuando los conductores se sientan más seguros. En una semana o 10 días ya estaremos operando”.

**Guillermo Calderón**  
Director del Servicio de Transportes Eléctricos.





## Vecinos de GAM rechazan la construcción del Cablebús



JOSEFINA QUINTERO M.

Habitantes de la colonia La Purísima Ticomán y del pueblo de Cuauhtepéc, en la alcaldía Gustavo A Madero, detuvieron las obras del Cablebús e iniciaron una jornada de resistencia civil pacífica contra la construcción, ya que quieren evitar que se coloque una columna que sostendrá a ese medio de transporte en sus colonias.

Durante la madrugada de ayer los colonos vieron llegar maquinaria pesada que se instaló sobre la calle Plan de Ayutla esquina Escuadrón 201, por lo que salieron de sus hogares para saber lo que ocurría y les informaron que empezaría los trabajos para la instalación de la infraestructura.

De inmediato se empezó a correr la voz porque el informe que les proporcionaron indican que en el lugar mencionado estaría una de las

columnas del Cablebús, “nunca nos vinieron a decir nada, no sabíamos nada, se supone que las máquinas las iban a poner sobre la calle Miguel Bernard y de repente vienen y nos ponen esto aquí”, expresó Angélica García, vecina de la calle Escuadrón 201.

Ante la falta de información los vecinos se plantaron alrededor de la maquinaria pesada para evitar que comenzaran los trabajos, además de exigir la presencia de las autoridades, por lo que impidieron los trabajos porque dicen que afectará a sus viviendas.

Los colonos se oponen a las obras porque la zona se saturará aún más debido a lo estrechas que son las calles. “Nos van a dejar encerrados, son muy pocas las calles para salir de La Purísima, es un caos en horas pico y ahora con sus máquinas menos vamos a poder salir”, comentó Alfredo Cabildo, habitante de Plan de Ayutla.

▲ Los habitantes argumentan que no se les proporcionó la información correcta sobre las obras. Foto La Jornada

Luego de varias horas de protesta los vecinos fueron atendidos por Manuel Fernando Galindo Altamirano, director general del Sistema de Transporte Público Cablebús, quien se comprometió a que no realizaría ninguna obra sin su consentimiento y retirarían la maquinaria. Sin embargo, el compromiso sólo fue de palabra porque rechazó dejar algún documento firmado.

Los vecinos recolectan firmas para presentar una queja ante la Comisión de Derechos Humanos local ante el intento de la autoridad de realizar una obra para la que nunca fueron consultados ni informados. Además, se organizan para realizar guardias y prevén instalar un campamento para vigilar la zona.





Página:

1

Sección:

CD

Fecha:

18 ENE 2020

### Elevan el servicio

La CDMX convocó a la construcción del Trolebús Elevado.

- La obra será sobre Ermita Iztapalapa, de Santa Martha a Constitución 1917.
- El concurso 909005993-DGOTL-002-20 indica que el próximo jueves 23 se llevará a cabo la visita al sitio.
- El miércoles 29 se realizará una junta de aclaraciones, y el 17 de febrero será el fallo.
- La licitación busca una constructora que desarrolle la estructura de 8 kilómetros.
- Otro concurso fue emitido para que otra empresa supervise el avance de las obras.
- El Trolebús Elevado será con unidades articuladas.





Página:

18

Sección:

Fecha:

18 ENE 2020

Detienen las obras de la Línea 2 de Cablebús. Un grupo de personas de la colonia Purísima, en Ticomán, Iztapalapa, detuvieron la construcción en Escuadrón 201 y Plan de Ayala, señalando que también que sus casas puedan resultar dañadas. Los vecinos argumentan que las autoridades nunca se reunieron con ellos para informarles del proyecto.







# Aplican operativo Taxi Seguro en Polanco



Personal del Invea, de la Policía capitalina y de la Alcaldía encabezaron las inspecciones a las unidades.



Israel Rosas

La revisión también fue de documentos de los taxis.

sión de documentos administrativos por parte del Invea y, asimismo, también de los choferes si es que estuvieran relacionados con una carpeta de investigación ante la Fiscalía General de Justicia”, señaló Hegel Cortés, director Jurídico y de Gobierno de la Alcaldía.

“Buscamos inhibir cualquier comisión o acto delictivo en la zona, como pudiera ser una privación de la libertad, un secuestro exprés o un robo a cuentahabiente o en cajero automático”.

A las 23:30 horas aún no tenían reporte de ningún detenido, y al final la directora del Invea, Teresa Monroy Ramírez, dijo que seguirán los operativos en otros puntos de la demarcación.

El 12 de octubre de 2019, Omar García Harfuch, Secretario de Seguridad Ciudadana, informó la captura de cinco personas que plagiaban clientes de antros y restaurantes en Mazaryk.

Los imputados interceptaban a las víctimas por medio del servicio de taxi o Uber, pedían un rescate y los liberaban en el Estado de México.

ULISES LEÓN

Con el objetivo de evitar delitos contra usuarios de transporte público, la Alcaldía Miguel Hidalgo, junto con la Secretaría de Seguridad Ciudadana y el Instituto de Verificación Administrativa (Invea), inició ayer en Polanco el operativo Taxi Seguro.

En el evento participaron 60 agentes y ocho unidades de seguridad ciudadana de la Alcaldía, 30 elementos de Invea, así como siete integrantes y cuatro unidades de Policía de Investigación.

En total se colocaron tres puntos de revisión: en Plaza Mazaryk y frente a los establecimientos “Polanquito” y “Hard Rock Café”.

“Esta acción es de revisión de documentos administrativos por parte del Invea y, asimismo, también de los choferes si es que estuvieran relacionados con una carpeta de investigación ante la Fiscalía General de Justicia”, señaló Hegel Cortés, director Jurídico y de Gobierno de la Alcaldía.

**Hegel Cortés, de la Alcaldía MH**

“Buscamos inhibir cualquier comisión o acto delictivo en la zona, como pudiera ser una privación de la libertad, un secuestro exprés o un robo a cuentahabiente”.





Página:

2

Sección:

CD

Fecha:

18 ENE 2020

## Exigen más Trolebicis

IVÁN SOSA

2/20  
Otros Trolebicis deben ser creados en más ejes viales, demandó el colectivo Bicitekas y organizaciones civiles que pidieron desde hace cinco años este tipo de ruta compartida.

“Las ciclovías deben llegar a la periferia de la Ciudad y tienen que funcionar más Trolebicis”, indicó Areli Carreón, representante de Bicitekas.

El Secretario de Movilidad, Andrés Lajous, comentó que desde 2015 las organizaciones pidieron este carril compartido.

“Ellos pidieron al Congreso, en aquel entonces la Asamblea Legislativa, que se destinara suficiente presupuesto para hacer el Trolebici, compartir el carril bicicletas y Trolebús de forma segura en todo el tramo de Eje Central”, apuntó Lajous.

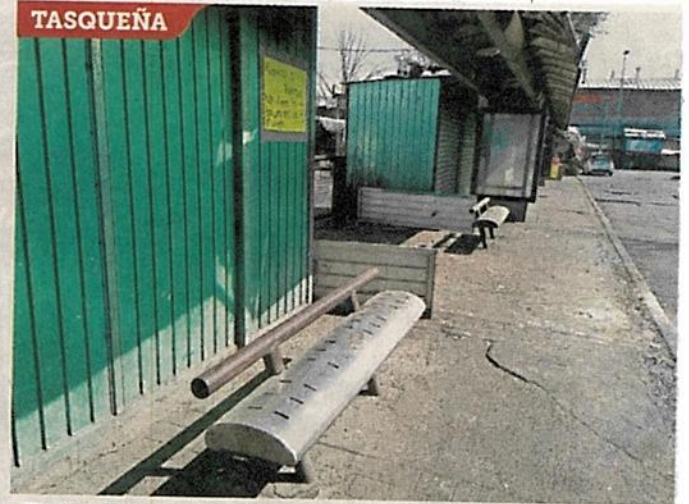
Ahora, ya está disponible como un modelo de movilidad que conecta al sur con el norte, agregó el Secretario.

“Empezamos con un proyecto de señalización que terminó como un proyecto completo de movilidad”, concluyó.





SANLÁZARO



TASQUEÑA

Las obras de renovación no concluyeron conforme al plan.

El comercio en vía pública se adueñó de las bahías.

Urgen mejorar paraderos de CDMX y Edomex

# Solicitan atención para los Cetrans







*Urgo mejorar paraderos. (2)*

### Acusan usuarios descuido de espacios destinados a rutas de transporte público

AMALLELY MORALES

3/20

Lo perciben los usuarios y lo confirman las cifras de presupuesto, los Centros de Transferencia Modal (Cetram) no han recibido suficiente atención de la actual Administración capitalina.

Durante el 2019, estas conexiones de transporte público recibieron una inversión de apenas 5 millones de pesos del Gobierno de la Ciudad de México.

En cambio, se destinaron más de 142 millones de pesos en 2012, lo que se traduce en una disminución del casi 97 por ciento en los recursos.

REFORMA comprobó el abandono que tienen estos

espacios que en 2017 recibirían atención privatizada en un proyecto que la nueva Administración capitalina echó para atrás.

Sin embargo, las condiciones de los Cetrams han empeorado, como lo ha hecho su presupuesto.

De acuerdo con Víctor Alvarado, coordinador de Movilidad del Poder del Consumidor, es necesaria una reprogramación de la rotación en los vehículos que dan los servicios, para evitar que se vuelvan espacios que actualmente operan como si fueran estacionamientos.

“También hace falta que el Estado de México destine recursos económicos para su mantenimiento, ya que hoy los Cetrams periféricos son prácticamente estacionamientos de vehículos del Estado de México.

“La ausencia de estas bre-

ves exigencias de reactivación traen como resultado la mala imagen del potencial que tiene la intermodalidad en cuanto a crear espacios no sólo de conexión, sino espacios seguros, activos y accesibles”, afirmó Alvarado.

Añadió que una adecuada intermodal puede reducir los tiempos de conexión entre 35 y 65 por ciento de lo que actualmente destina un usuario.

Por ejemplo, en San Lázaro las instalaciones del Cetram siguen cerradas por la rehabilitación que, de acuerdo con las autoridades de la Administración pasada, terminaría el año pasado.

“Tenemos un espacio aquí afuera ya de la terminal, y ya nos acostumbramos, pero sí es un espacio muy pequeño y tampoco se ve que estén trabajando en el Cetram desde hace muchos meses”, asegu-

ró Ana Gómez, quien de lunes a viernes usa el paradero provisional.

En Tasqueña, donde el Metro y el Tren Ligero enlazan con las unidades de rutas concesionadas, también se nota el deterioro en todas la instalaciones que muestran falta de mantenimiento.

“Definitivamente, si hace falta más inversión. El transporte es malo, las instalaciones no son las adecuadas y tenemos una percepción de que es todo muy inseguro. Además, tiene una mala imagen porque le falta mantenimiento”, aseguró la usuaria Areli Salgado.

Los Cetram son operados por el Órgano Regulado de Transporte (ORT), que también tenía a cargo el cablebús, cuyas primeras dos libras han acaparado gran parte del presupuesto del año pasado y del 2020.





# El Metro participará en el macrosimulacro

GUADALUPE BUSTAMANTE, La Pensa

El Metro de la Ciudad de México cuenta con un protocolo de actuación en caso de sismo, en el que intervienen todas las áreas y trabajan de forma estratégica, coordinada y ordenada, con el objetivo de salvaguardar la integridad física de usuarios y trabajadores.

Las áreas que reaccionan de forma inmediata y estratégica son: los Puestos Centrales de Control (PCC), Transportación, Instalaciones Fijas, Seguridad Institucional, Seguridad Industrial e Higiene, Mantenimiento de Material Rodante y Protección Civil, esta última, encargada de implementar el Plan de Emergencia de Sismo del STC.

En caso de activarse el Sistema de

tro del vagón permanecer ahí hasta que finalice el evento.

Trascurrido el sismo, la Coordinación de Seguridad Industrial e Higiene del Metro, acudirá a las estaciones en las que se requiera brindar primeros auxilios o atención médica a los usuarios.

En caso de un movimiento telúrico con una magnitud superior a los 6 grados, la Coordinación de Protección Civil activará el Plan de Emergencia del Metro CDMX, a través del cual estará en constante comunicación con el Centro Estratégico de Operación, el PCC y los responsables de las 58 brigadas en edificios administrativos, talleres, Cendis y con Protección Civil del Gobierno de la CDMX, para la atención y seguimiento de los incidentes

reportados.

En el Metro viajan alrededor de 5 millones de personas diarias, por lo que la actuación de los reponsables de este sistema son importantes para ayudar a las personas que entran en pánico y que pueden transmitir su miedo hacia otras personas vulnerables como son los niños y los adultos mayores. Afortunadamente en el Metro no han ocurrido hechos que lamentar por algún sismo.

## ACTUACIÓN

**EN CASO** de sismo el personal deberá orientar y mantener la calma entre los usuarios

Alerta Sísmica en la sala de tableros de los PCC y de los Puestos de Control de Línea del Metro CDMX, los trabajadores deberán activar el protocolo de inmediato.

En el momento del movimiento telúrico, los Inspectores Jefes de Estación y el personal de taquillas realizarán voces para orientar y mantener la calma entre los usuarios. Los elementos policiales y de vigilancia indicarán a los usuarios replegarse hacia los muros en andenes y pasillos; evitar correr; y si se encuentran den-



Trabajadores del STC reciben instrucciones de cómo participarán en el simulacro /CORTESÍA STC METRO





Página:

1

Sección:

CD

Fecha:

18 ENE 2020

**Sin parar**

El STC NO cortará servicio por el simulacro.

- el/so*
- El Metro participará de forma activa en sus edificios administrativos, talleres, clínicas y Cendis, pero sin interrumpir la circulación de trenes.
  - Las estaciones y cajones

están diseñadas con parámetros superiores al Reglamento de Construcciones y sus Normas, por lo que son consideradas zonas de alta seguridad, indicó el STC.





## Participará el Metro en el macrosimulacro

ARTURO R. PANSZA

En el macrosimulacro del próximo lunes en la Ciudad de México el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, sin necesidad de interrumpir el servicio de la circulación de los trenes, participará de forma activa, por lo que llevará a cabo su protocolo de actuación que tiene en caso de sismo, que contempla la reacción inmediata del personal de todas las áreas.

Las estaciones no se evacúan, porque la infraestructura de las estaciones y cajones de vía del Metro CDMX están diseñadas con parámetros superiores a los establecidos en el Reglamento de Construc-

ciones para la CDMX y sus Normas Técnicas Complementarias, por lo que son consideradas zonas de alta seguridad, de menor vulnerabilidad en caso de sismo.

Resulta que al activarse el Sistema de Alerta Sísmica (SAS) en la sala de tableros de los Puestos Centrales de Control (PCC) y de los Puestos de Control de Línea del Metro, los reguladores establecerán la señalización para detener los trenes, al ser responsables de la circulación de éstos.

En el momento del simulacro del día 20, se detendrán las unidades, se cortará la corriente que alimenta la tracción, en tanto que el jefe de Reguladores y el Centro Estratégico de Operaciones (CEO) notificará de la activación de la Alerta Sísmica.

Posteriormente el personal operativo del PCC recabará la información del personal operativo de Línea, del estado de las instalaciones fijas, trenes y construcciones, y el área de Instalaciones Fijas hará la supervisión general inmediata de los cajones de vías, rieles e instalaciones electromecánicas.

Si se notifica que no existen reportes de daños a las instalaciones fijas, trenes y fallas estructurales, el jefe de Reguladores autorizará energizar la línea y se verificará que puedan operar nuevamente y los conductores revisarán el estado físico de los equipos e instalaciones; la circulación será normal si todo se mantiene de forma regular.





## Para no perderse

### CUAUHTÉMOC.

Tras la instalación de la señalética de apoyo en el ingreso a las líneas 3 y 7 del Metrobús, así como a la estación del Metro Hidalgo, ésta ya se muestra maltratada.







## EL CORREO ILUSTRADO

### **Metrobús no, Trolebús sí**

Me refiero al comentario de Manuel González Villalobos de Morena, del día 16 de enero, publicado en esta sección.

Al respecto, le comento que hay un gran número de personas que no estamos de acuerdo con dicha ampliación del Metrobús; este transporte literalmente "mata" las avenidas donde se implanta, como es el caso de avenida Cuauhtémoc (de avenida Chapultepec a Xola) y la avenida Xola, lo que genera altos niveles de contaminación al tener autos atorados en el tránsito.

También me duelen mis vecinos del Pueblo de Xoco a quienes han afectado de manera criminal con tantas megaconstrucciones, y ahora será peor "encerrándolos" con el Metrobús.

Me extraña que el gobierno de la Ciudad de México no considere alternativas mucho más viables como el Trolebús, que realmente es cero emisiones y no desquicia el tránsito automovilístico, por lo que no se genera tanta contaminación, además que su implantación sólo requeriría tendido de cables y los dos carriles del extremo (como en el Eje Lázaro Cárdenas); no se cancelarían las vueltas a la izquierda y por tanto los autos circularían menos.

También dense una vuelta circulando en avenida Cuauhtémoc para que vean cómo se deteriora el pavimento del carril inmediato a donde circula el Metrobús.

Rosa Arriaga