

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Foto: Especial

SAN BARTOLO AMEYALCO

## Microbuseros paran debut de RTP

Microbuseros de la Ruta 43 bloquearon el paso de los autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) ayer, en el debut de un nuevo recorrido de San Bartolo Ameyalco, en Álvaro Obregón, al Metro Zapata, en Benito Juárez. Argumentaron que ese camino tendría que ser operada por la Ruta 117, emanada de la extinta Ruta 100, según un acuerdo suscrito en 1997.



Página:

8

Sección:

C. d. Méx

Fecha:

19 SEP 2013

### Un registro abierto estorba la movilidad

• En Paseo de la Reforma 27, colonia Tabacalera, entre Lafragua y Av. de la Republica, un registro abierto fue bloqueado y señalado para evitar accidentes entre los peatones.

Sin embargo, fue marcado de tal forma que estorba la movilidad de las personas, quienes tienen que bajar de la banqueta a la ciclovía para continuar su camino.

/REDACCIÓN

elcom.mx



GABRIELA ESQUIVEL



METRO

## Garantizan seguridad estructural en sismos

26 Com

POR IONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gtmm.com.mx

Luego de 50 años en operación, el Metro de la Ciudad de México es una estructura de bajo riesgo ante sismos, aseveró el Sistema de Transporte Colectivo (STC), y ha resistido los sismos de 1985 y 2017, a pesar de la falta de mantenimiento y de las afectaciones que ha sufrido por los hundimientos diferenciales del suelo de la capital.

“Las instalaciones del Metro, en particular las instalaciones subterráneas, son las instalaciones de menor riesgo por la capacidad estructural para poder soportar un sismo semejante a los dos que hemos tenido en donde su comportamiento ha sido bastante excelente”, dijo Antonio Ibarra, subdirector de ingeniería y proyecto Metro.

El STC cuenta con un área de geotecnia encargada de detectar grietas, fisuras o hundimientos en los cajones estructurales y viaductos elevados que conforman la red de 12 líneas

Actualmente, se monitorean permanentemente las líneas A y 12 debido a las afectaciones por los hundimientos del suelo.

“En el caso de la 12, se van a colocar instrumentos especializados para poder evaluar su comportamiento, esa línea tiene cimentaciones especiales no utilizadas anteriormente en la ciudad”, expresó Carlos Alberto Olvera, especialista en geotecnia del Metro.

Como parte del Macrosimulacro en la CDMX, unos 60 edificios administrativos, clínicas, talleres, centro de desarrollo infantil y permanencias del STC serán evacuados.

Sin embargo, el servicio de trenes y las 195 estaciones de las 12 líneas se ofrecerá de forma habitual y no se realizará evacuación de usuarios por el ejercicio cívico.



Foto: Paola Hidalgo

La capacidad estructural del Metro soportó dos sismos.





#50 años del Metro

# LAS ARTERIAS

# DE LA CIUDAD

**Aunque millones de mexicanos se han beneficiado con el uso del Metro, los recursos que se le destinan cada año son insuficientes para cubrir las necesidades que hoy le aquejan**

POR VIVIANA BRAN

@vivianabran111

**P**ara millones de mexicanos, su transporte favorito siempre será el Metro, a pesar de que en la actualidad existe una amplia variedad de servicios colectivos.

Ni el Metrobús, Mexicable, Mexibus, taxis, aplicaciones, autobús, microbús, teleférico, Suburbano, mototaxis o bicicletas podrán superar el número de usuarios que a diario transporta el gusano naranja de la Ciudad de México.

La construcción de este medio de transporte que funciona con electricidad significó una pieza clave para la culminación del Desarrollo Estabilizador a finales de la década de los 70, cuando el modelo económico implementado en el país era capaz de superar todos los obstáculos que impedían el equilibrio macroeconómico.

Algunos especialistas aseguran que la creación del Sistema de

Transporte Colectivo Metro es una hazaña imposible de replicar para el gobierno actual y los siguientes.

A 50 años de su primer viaje, su éxito es inminente, pues a diario transporta a aproximadamente 5.5 millones de personas, aun cuando su capacidad es de tres millones.

En 2018, el total de pasajeros trasladados superó los mil 647 millones de usuarios, sin contar los 208 millones de accesos de cortesía que se otorgaron en ese mismo año, de acuerdo con información del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

José Luis Cruz, consultor político, asegura que, a diferencia de otros países, el Metro en México es muy barato, aunque considera que se necesitan subir las tarifas para que el gobierno pueda implementar nuevas estrategias,

**Los trenes presentan un fuerte atraso en su rehabilitación, ya que han sido utilizados por más de 25 años, cuando su vida útil es de 30**

pues de no hacerlo será muy complicado que se consigan más recursos para modernizar este medio de transporte.

"La relevancia que tiene el Metro en la Ciudad de México y Zona Metropolitana es crucial, ya que es el principal medio de transporte y al ser tan esencial es importante que se invierta en él más para que se garantice su servicio por muchos años", detalla Cruz.

## Marcha en el tiempo

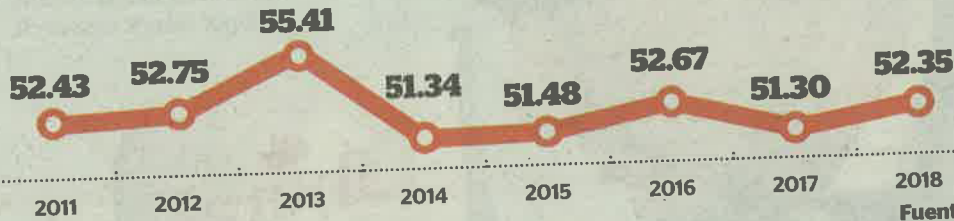
Desde la primera aparición del Metro, cerca de cuatro millones de mexicanos se han beneficiado con este medio de transporte, no solo por el acortamiento de distancias, sino por el bajo costo que representa



### Traslado naranja

Millones de mexicanos utilizan el Metro para llegar a sus casas y trabajos diariamente. En 2013, transportó la cifra más alta registrada en los últimos años

Millones de personas



Fuente: STC

A la fecha, alrededor de 80 por ciento de los capitalinos lo utiliza para llegar a cualquier destino todos los días.

En 2018, el Metro recabó más de 18 millones de pesos (mdp) por semana en venta de boletos y la finalizar el año sumó un total de 967.4 mdp, según datos del Metro en su Plan Maestro 2018-2030.

A inicios de septiembre, la jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum anunció una inversión por casi 40 mil mdp que se destinarán a la modernización integral del Metro comenzando con la Línea 1, así como para la compra de nuevos trenes, adecuación de las vías y la implementación del pilotaje automático.

A la par, la directora del Metro Florencia Serranía expuso que se pretende ampliar la capacidad actual de pasajeros para llegar a la meta de 6.5 millones de personas diarias durante la presente administración.

Las ventajas de utilizar este medio de transporte no solo están relacionadas a la rapidez con la

**La relevancia que tiene el Metro en la Ciudad de México es crucial, por ello el gobierno debe invertir en su mejora para que prevalezca por muchos años más"**

**José Luis Cruz**  
Consultor político

que se puede llegar a cualquier destino o al bajo costo que tienen los boletos que, en comparación con el servicio que dan otros países, poseen las tarifas más bajas.

En términos de movilidad y medio ambiente este sistema de traslados contribuye de manera muy significativa a evitar el caos en las ciudades por el tránsito y a la no generación de emisiones contaminantes.

El STC estima que el total de energía que el Metro consumió el año pasado fue de 786 millones de kilowatts, que significó un recorrido superior a los 44 millones de kilómetros.

#### Sombras en el túnel

Hace seis años, el costo por usar el Metro capitalino pasó de tres a cinco pesos. El gobierno local aseguró que con dicho aumento se obtendrían 3 mil mdp, los cuales se destinarían a mejorar la infraestructura y dar mantenimiento a las diversas líneas del transporte público, sin embargo, esto no sucedió.

De los 11 compromisos que la Asamblea Legislativa fijó en 2017, solo dos se desarrollaron y los demás se quedaron a medias o, en su caso, no se les prestó la atención.





19 SEP 2018

Página:

26

Sección:

Fecha:

En la actualidad, aún persisten problemas de trenes con cortos circuitos, retrasos en el servicio, convoyes saturados, inundaciones en temporada de lluvia y comercio informal.

Especialistas coinciden en que el presupuesto que se destinó para este año al Metro por el orden de los 15 mil 652 mdp no es suficiente para atender todos los requerimientos de este medio de transporte.

Una de las principales problemáticas es que los trenes presentan un fuerte atraso en el proceso de rehabilitación, ya que han sido reparados en múltiples ocasiones y utilizados por más 25 años, a pesar de que su vida útil es de 30.

El año pasado, en los inventarios de los talleres había 105 trenes, los trabajos en 32 de ellos se detuvieron por la falta de refacciones, según el Diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones el Sistema de Transporte Colectivo 2013-2018.

A pesar de los pendientes y de la falta de recursos para solventar todos los gastos, la jefa de gobierno ha asegurado que en este año no habría un aumento en los boletos del metro, a pesar de que a principios de año se especuló que subiría a nueve pesos el boleto.

Jose Luis Cruz comenta que con todo y el recorte presupuestal que se hizo al Metro, la cantidad otorgada es favorable, sobre todo porque este gobierno ha demostrado que tiene la intención de efficientar los recursos para mejorar este medio de transporte.

“Está claro que en el Metro persisten obstáculos como la puntualidad de los trenes, la inseguridad, las inundaciones de las vías en épocas de lluvia, la saturación y los vagoneros, sin embargo, no se debe olvidar que es el transporte más importante de la ciudad y muchas personas se benefician con su bajo costo”.

1967

Comienzan las obras de construcción de la primera línea con 16 estaciones de Chapultepec a Zaragoza

1969

El 4 de septiembre se inaugura el STC Metropolitano, que en un inicio se llamará los Rápidos de México

1970

Para el 11 de septiembre se inaugura el tramo que corre de Chapultepec a Juanacatlán, al poco tiempo se amplía hasta Tacubaya

1972

La línea se extiende hasta Observatorio, pero fue hasta 1984 que se inaugura el que fuera el último tramo de Zaragoza-Pantitlán

1975

El Metro es tocado por la tragedia cuando dos trenes se impactan en la estación Viaducto; se estima que el saldo de personas fallecidas fue de 31



Página:

26

Sección:

Fecha:

19 SEP 2019







EL MANUBRIO

HÉCTOR  
ZAMARRÓN

hector.zamarron@milenio.com  
Twitter: @hzamarron



De cicatrices y divisiones en la movilidad

25 ced

Con el tiempo y a fuerza de discusiones, golpes y derrotas, uno se vuelve duro en esto de pugnar por la movilidad en las ciudades. Es parte de la vida, como cuando al dejar la casa familiar nace esa increíble sensación de independencia que luego se revela como un difícil camino.

La piel la traemos un tanto más dura, sea por las cicatrices o por los tatuajes; señas de identidad. Y aun así duele ver a la otrora comunidad de la movilidad partida entre aquellos indignados con un gobierno torpe en explicar sus decisiones de política pública y otros más esperanzados — con evidencias — en un cambio radical.

Así que aquí no se trata de activistas domesticados frente a rebeldes indomables, sino de un campo de batalla por el futuro de nuestra ciudad y sobre las diferencias en los métodos para conseguirlo.

No son nuevas estas divisiones, así las vivieron los promotores de los congresos de ciclismo urbano y la Bicired, que terminaron por romper lanzas entre acusaciones de protagonismo, actitudes machistas y discriminatorias. La Liga Peatonal sufrió escisiones memorables con la salida de varios de sus fundadores en coyunturas difíciles.

Parece destino. La izquierda mexicana también ha protagonizado eternas divisiones y hay agudas bromas acerca de esa mitosis infinita. Pero lo más triste no es verlos dividirse, sino que algunos de

Es un campo de batalla por el futuro de la ciudad y las diferencias de métodos para conseguirlo

ellos se convierten en los críticos más feroces de sus antiguos compañeros de ruta.

En medio quedan aquellos que optaron por entrar a la administración pública, con la conciencia de que serían linchados e incomprensidos en las redes y que perderían batallas internas de las que no podrían deslindarse

en público. Que se convertirían en una diana a la cual tirarle.

Si no están de acuerdo con los segundos pisos que renuncien por congruencia, les exigen los activistas airados, tan airados como nunca estuvieron frente a otros funcionarios que poco hicieron en la Secretaría de Movilidad, como Héctor Serrano, o en la Secretaría de Obras.

El tamaño de la indignación lo da la medida de las expectativas, pero como negarse ante esa vieja consigna de "¡Seamos realistas, exijamos lo imposible!".

¿Habrá oportunidad de reconciliación? Es difícil, pero la prudencia exige no desterrar esa posibilidad. El tiempo terminará por ser el mejor juez y consejero.

Los expertos en mediaciones y procesos de reconciliación sugieren hablar, hablar y hablar sobre estos temas. No callarlos, pues, resulta imposible exorcizar al demonio si no pronunciamos su nombre.

Un amigo, defensor imbatible del secretario de Movilidad, Andrés Lajous, no se cansa de afirmar que nunca antes habíamos estado en mejores condiciones para lograr un cambio profundo en la movilidad de Ciudad de México. Otra amiga, en cambio, convirtió el tema en arma electoral y contaminó un terreno que había permanecido incólume — la virginidad no es para siempre. Ambos se repelen entre sí, pero ninguno exige incondicionalidad, son lo bastante inteligentes para comprender que la amistad tiene sus propios tiempos y procesos. —