



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



Sistema de Transporte Colectivo

MOCHILAZO EN EL TIEMPO

Hasta el siglo XIX, el espacio por donde atraviesa la Calzada Zaragoza fue parte del lago de Texcoco, tras su desecación comenzó la historia de esta importante avenida

El pasado de la Calzada Zaragoza



“La Zaragoza es un eje estructurador del oriente, una autopista que quedó dentro de la ciudad” dice el investigador Héctor Quiroz. En la foto la calzada en los años 70 durante la ampliación de carriles, al fondo el Peñón Viejo.

SUSANA COLIN MOYA

Si pensamos en transportarnos desde el centro de la Ciudad de México hacia los municipios orientales del Estado de México como Nezahualcóyotl, Chalco o Ixtapaluca, elegiríamos sin dudar la calzada Zaragoza por ser camino directo.

Sin embargo, hasta antes del siglo XIX, para llegar a aquellos lugares se debía rodear los lagos que circundaban la urbe ya que el espacio por donde hoy corre la Zaragoza fue parte del Lago de Texcoco.

Gracias a la desecación del lago se pudo trazar este camino. El cronista Juan Carlos Briones afirma que el primer indicio de esta vialidad es el mapa que el Conde de Revillagigedo mandó a levantar en 1793. En él se aprecia que después de la Garita de San Lázaro, al extremo oriente de la capital, comienza la calle.

Esta vía era llamada "camino al Peñón", "camino a Veracruz" o "a Puebla". Su recorrido (San Lázaro - Peñón del Marqués - Los Reyes) era por lugares deshabitados y peligrosos, por lo tanto fue poco transitado, hasta la llegada del ferrocarril.

La estudiosa del patrimonio ferroviario Vianney Jiménez afirma que en 1865, Maximiliano de Habsburgo expidió un decreto para uso de rutas de ferrocarril tirado por mulas, entre ellas la que iría de México a Chalco utilizando el camino en cuestión.

Uno de los involucrados en la obra, que en su primera versión llegó hasta el pueblo de Los Reyes, fue el nieto del Benemérito de las Américas: Delfín Sánchez Juárez.

Para 1878, reemplazando la ruta anterior, comenzó operaciones el ferrocarril de vía angosta, ya sin tracción animal, que conectó a la terminal de San Lázaro con la ciudad de Cuautla. Posteriormente esta ruta fue comprada por el Ferrocarril Interoceánico, el proyecto ferroviario que intentó unir los puertos de Veracruz y Acapulco.

Si bien el tren dejó de funcionar a finales de los años 60, la memoria de su transitar persiste. Incluso, en algunos tramos de la avenida se asoman como testigos los rieles.



La multitud espera para abordar el Metro en la concurrida estación Zaragoza poco después de su apertura en 1969. En un inicio ésta fue la terminal.

El 5 de mayo de 1962, con motivo del centenario de la victoria del ejército mexicano frente al francés en Puebla, el entonces presidente Adolfo López Mateos y el Regente de la Ciudad, Ernesto P. Uruchurtu, honraron al general Ignacio Zaragoza llamando con su nombre a la hasta ese momento "carretera a Puebla".

Complemento de tal homenaje fue la escultura del héroe nacional, obra de Ignacio Asúnsolo, colocada en el cruce de Churubusco y Zaragoza. Con la llegada del metro de la línea 9, el monumento se trasladó unas cuadras al poniente, donde aún permanece.

Benita Ortiz era una niña de 9 años cuando, junto con su familia, llegó a vivir a la colonia Puebla -a la altura del metro Zaragoza-, durante los primeros años de la década de los 60.

En su memoria permanecen las pocas casas de la zona, las calles sin pavimentar y el camellón de la calzada Zaragoza: amplio, lleno de pasto, donde jugaba con sus vecinos y miraba a los aviones del aeropuerto despegar.

Por aquellos años, Salvador García tenía 5 y acompañaba a su madre para visitar su pueblo a las faldas del Volcán: Tepetlixpa.

El viaje era en camiones foráneos. Como no existía la TAPO, construída hasta los 70, cada ruta tenía su propia

terminal en los alrededores de la Garita de San Lázaro: era ahí donde comenzaba la calzada. Salvador relata feliz el recuerdo de un niño que tras la ventana miraba la sucesión de espacios que conformaban la avenida.

Primero los patios de maniobras del ferrocarril en lo que ahora es el Congreso de la Unión, luego la estatua de Zaragoza, los balnearios que poblaban las afueras de la entonces ciudad, los grandes llanos, a veces usados como campos de fútbol, los peluqueros de paisaje, el Peñón Viejo y al final de la calzada, la Cárcel de Mujeres.

En 1969 se inauguró la línea 1 del Metro, la cual tuvo como terminal la estación Zaragoza, cuyo símbolo hace referencia a la estatua del general. Las estaciones Gómez Farías, Balbuena, Moctezuma y San Lázaro pasan por debajo de este camino.

De la misma forma, la línea A del Metro corre por esta vialidad desde 1991, a la par de los camiones, combis y chimecos que transportan a los habitantes de Neza, Ixtapaluca y Chalco a sus trabajos y lugares de estudio.

Como muchas otras vialidades, la calzada Zaragoza está rebasada. Tráfico, inseguridad e inundaciones la caracterizan. Sin embargo guarda en su trazo la histórica relación de la ciudad con los pueblos del oriente. ●

Fallas en transporte afectan 29% de viajes en la CDMX

- Es el diagnóstico que incluye programa de **Sheinbaum**
- Falta de inversión y mantenimiento, entre las causas, indica

SANDRA HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

Las fallas en los sistemas de transporte público de la Ciudad de México afectan a 29% de los viajes de toda la metrópoli, por la falta de inversión y mantenimiento en los últimos años.

El programa de gobierno capitalino establece que la actual administración, a cargo de Claudia Sheinbaum, encontró numerosas deficiencias en los sistemas de transporte público masivo que afectan a los usuarios, quienes realizan 8.6 millones de viajes diarios en la CDMX.

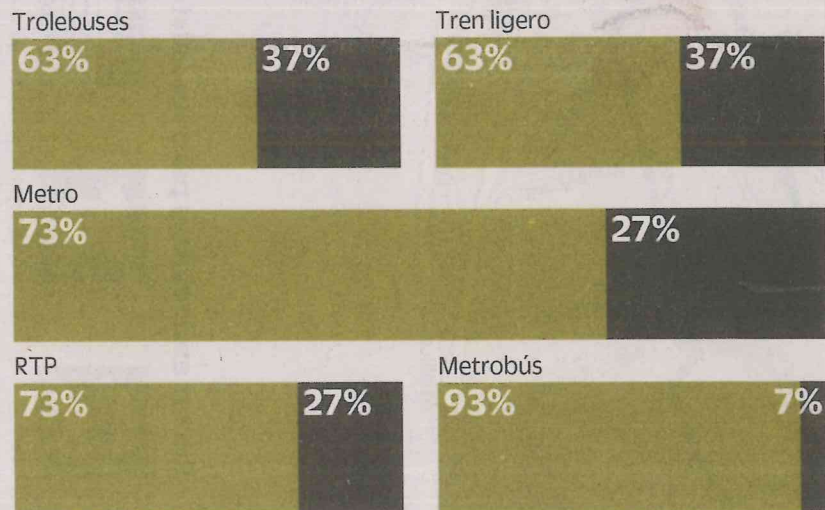
El Sistema de Transporte Colectivo (STC) opera con 73% de su capacidad, pues 27% restante, que se estima sean 101 trenes, están fuera de servicio. A la vez, se registraron diversas fallas de operaciones, tan sólo en 2017 se contabilizaron 22 mil 195.

El Sistema de Transportes Eléctricos (STE) “tiene una crisis más aguda”, así lo indica el documento, ya que sus 300 trolebuses superan los 20 años de vida útil, mientras su parque vehicular se ha reducido en 12% desde 2017 y del restante sólo 63% se encuentra en operación.

A su vez, un tercio de los trenes ligeros se encuentra fuera de operación por distintos motivos, esto representa 37%.

Situación del transporte público en la capital

■ En operación ■ Fuera de servicio



Fuente: Programa de Gobierno de la Ciudad de México, 2019-2024

En el sistema de autobuses RTP el panorama es similar, pues si bien se adquirieron unidades nuevas en los últimos dos años, 27% de su flota de servicio público se encuentra fuera de operación.

“Sólo Metrobús escapa a esta situación, ya que ha recibido inversión para su crecimiento, aunque presenta importantes problemas de saturación en estaciones y autobuses que aumentan los tiempos de espera y reducen significativamente la calidad de los viajes”.

Por otra parte, en materia de transporte concesionado, donde se realiza 67% de los viajes en transporte público de la ciudad y 82% de la metrópoli, “opera sin planeación formal, cuenta con flota insegura y contaminante que en su mayoría superó su vida útil, lo que se traduce en una calidad baja de servicio”.

Ayer, la Secretaria de Gobierno, Rosa Icela Rodríguez, entregó el Programa de Gobierno 2019-2024 al diputado José de Jesús Martín del Campo, presidente de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México.

De acuerdo con la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal se tienen seis meses para entregar dicho programa, el cual está dividido en seis ejes: Igualdad y Derechos; Ciudad Sustentable; Más y Mejor Movilidad; Cero Agresión y Ciudad Segura; Ciudad de México Capital Cultural de América; e Innovación y Transparencia.

Objetivos a largo plazo. El Programa de Gobierno de la Ciudad de México establece que el objetivo es que las personas estén en el centro de las políticas de movilidad urbana, pues los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía.

Tan sólo en este año se tienen diversas metas: 100% del transporte público (Metro, Metrobús, RTP y Transportes Eléctricos) funcionará con un sistema único de prepago; expansión de 15% de la red de ciclovías, aumento de 100% de la oferta de biciestacionamientos junto a estaciones de transporte masivo; 100 unidades nuevas en el Sistema de Transportes Eléctricos, 800 unidades nuevas en RTP; mantenimiento mayor de trenes del metro; remodelación de dos Centram, entre otros. ●



ARCHIVO. EL GRÁFICO

FALLAS

LAS FALLAS en el transporte de la CDMX afecta 29% de viajes, **POR FALTA DE INVERSIÓN Y MANTENIMIENTO**. La actual administración, a cargo **DE CLAUDIA SHEINBAUM, ENCONTRÓ** numerosas deficiencias que afectan a usuarios.

TRANSFORMACIÓN A LA CHILANGA

**HÉCTOR
GARCÍA**



Abusos

Corrupción en el INVI, SEMOVI, SEDESO - hoy de vinculación y bienestar- con los comedores comunitarios, el STC-Metro, capital humano y muchas áreas de gobierno más.

En la medida que toma el control de la estructura de Gobierno, la jefa **Claudia Sheinbaum** se percata de que la administración pasada -el nombre del gobernante ni siquiera lo quiere pronunciar- abusó de los recursos públicos fomentando la corrupción en la mayoría de las áreas de Gobierno, desde lo más alto hasta lo más mínimo.

Los funcionarios de bajo y alto nivel, se acostumbraron a esta mala práctica bajo el argumento de que desde el más alto nivel lo hacían.

Hoy, con el cambio de estafeta, esos mismo funcionarios -algunos repitieron en el cargo- se resisten a dejar a tras esas malas prácticas.

Quieren seguir viviendo de cochupos y entres, como en la pasada administración y todo eso se acabó.

Púbicamente la jefa de Gobierno lo ha denunciado y para dejar en claro que no hay cacería de brujas, dio instrucciones a sus colaboradores de entregar toda la información a la Contraloría General de la CDMX, para que sea ella quien realice las pesquisas y las que tengan que ver en materia jurídica sean enviadas a la PGJCDMX.