CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

SECTOR TRANSPORTE

OBRAS APENAS INICIAN

Los paraderos, aún lejos de ser Cetram

La conclusión de los proyectos de Constitución de 1917, Martín Carrera, Politécnico, Indios Verdes y Santa Martha se estimaba para este año

POR JONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gimm.com.mx

Los Centros de Transferencia Modal (Cetram) de la ciudad siguen esperando a que sean transformados, pese a que, al menos cinco de estos, que se abrieron a la inversión privada en 2014, tenían una estimación para ser transformados en un lapso de entre 2 y 4 años; es decir, durante la actual administración, de acuerdo con la proyección publicada en la página de internet de la Coordinación de Cetram (Cocentram).

Aunque algunos han recibido obras de rehabilitación y otros forman parte de grandes proyectos para su explotación inmobiliaria y comercial, la generalidad de los paraderos es que en ellos impera el desorden del transporte, la percepción de inseguridad entre sus usuarios y la anarquía de vendedores informales.

Basados en el modelo del Cetram El Rosario, en la alcaldía Azcapotzalco, que se transformó en un centro comercial con operación de transporte en mayo de 2013, desde 2014, el Gobierno capitalino inició el intento por transformar los paraderos, pero, hasta la fecha, sólo en algunos casos se han concretado los proyectos.

Por ejemplo, en el Cetram Doctor Gálvez, en la alcaldía Álvaro Obregón, inaugurado en enero de este año, se logró el reordenamiento de unas 700 unidades de rutas concesionadas y el retiro de 364 puestos semifijos de la vía pública.

El 17 de febrero de 2014, el Gobierno local publicó en la Gaceta Oficial una declaratoria en donde se permitía a la iniciativa privada la explotación de los Cetrams con la intención de mejorarlos.

Entonces se consideraron propicios para su transformación los Cetram de Constitución de 1917, Martín Carrera, Indios Verdes, Politécnico y Santa Martha, de acuerdo con la publicación.

Después, se agregaron Chapultepec, Zaragoza, Tasqueña, San Lázaro y Observatorio, de acuerdo con la Cocetram.

Sin embargo, en la actualidad, sólo Chapultepec, Martín Carrera y Constitución de 1917 cuentan con obras formales que avanzan a diferentes ritmos, aunque su inicio de operación no será en la presente administración.

El proyecto del Cetram de Chapultepec, que derivó por la cancelación de un segundo piso peatonal en la avenida con el mismo nombre, hasta el momento, sólo registra como avance la habilitación de lanzaderas provisionales de las rutas de transporte público y la ejecución de los trabajos de cimentación.

USUARIOS
Los Centros de Transferencia Modal son utilizados diariamente por unos siete millones de personas.

La dirección de Cetram reportó que, en la presente administración, otros paraderos como Indios Verdes, Tacubaya, Potrero, Deportivo 18 de Marzo, La Raza, Tacuba, Huipulco, Barranca del Muerto, San Antonio, Santa Martha y Boulevard Puerto Aéreo han recibido obras de rehabilitación.

Entre ellas, sustitución de concreto hidráulico, reparación de guarniciones y banquetas, adecuaciones geométricas para mejorar la operatividad, colocación de luminarias, delimitación con rejas de acero o instalación de cámaras de seguridad.

Para Javier Hernández, doctor en Ingeniería de Transporte por el Instituto Politécnico Nacional (IPN), los Cetrams son ejemplo de corrupción y delincuencia.

"Actualmente, son elementos de corrupción, delincuencia y fomento de vinculación con el comercio a la fuerza, porque los usuarios deben pasar a la fuerza entre comercios para hacer sus transbordos", indicó.

En opinión del especialista del IPN, los paraderos están de más, pues si el sistema de transporte de la megalópolis se reordenara con una visión metropolitana, no serían necesarios.

"En realidad, el concepto surge como un rompimiento de los viajes metropolitanos, pues está limitado el ingreso de los transportistas del

Estado de México; es decir, artificialmente se están cortando los viajes en los Cetram. Es fundamental reconocer que existen los viajes metropolitanos y reordenar el sistema de transporte con esa visión, en ese caso, podría reducirse sustancialmente el uso de Cetram", consideró.

Agregó que la trasformación de los Cetram en centros comerciales e inmobiliarios tiene más un fondo de explotación financiera que de operatividad para el transporte.

"Sería necesario revisar caso por caso, para ver dónde se requiere ese servicio, dónde se distribuye a lo largo de la ruta en varias estaciones o en dónde, de plano, no se requiere", concluyó el especialista.

ASEGURAN QUE LA LÍNEA 5 CONTARÁ CON 3 PARADAS DE ESTE TIPO

Arranca construcción de estación elevada del MB

La primera estación llevará el nombre de Hospital General y estará ubicada en Eje 3 Oriente y Viaducto

REDACCIÓN
@DDMexico

La Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) de la Ciudad de México inició la construcción de la primera estación elevada de la Línea 5 de Metrobús, la cual llevará el nombre de Hospital General y estará ubicada en el puente vehicular del Eje 3 Oriente y Viaducto Río de la Piedad.

Esta estación será la primera de tres paradas elevadas que integrarán la ampliación de la Línea 5 del Metrobús, que correrá del Metro San Lázaro a la Glorieta de Vaqueritos, en Periférico.

Los trabajos iniciaron el fin de semana y tienen prevista una excavación para la construcción de la cimentación que sostendrá el paso elevado.

"Dichas actividades consisten en la excavación de una circunferencia de cercana a los dos metros de profundidad para realizar una buena cimentación, además del armado de acero para desplantar las columnas de nueve metros de altura que soportarán la plataforma en donde se abordarán los autobuses", informó la dependencia.

Por su parte, el secretario de Obras y Servicios, Gerardo Báez Pineda, indicó que contemplan 3 estaciones elevadas y que la Secretaría de Obras implementó el confinamiento ininterrumpido en ambos sentidos de Eje 3 Oriente para agilizar los trabajos.

TWITTER

Se implementó el confinamiento de carriles en el Eje 3.

El proyecto contempla la construcción de 24 kilómetros de vía, de los 40 necesarios de carril confinado, y además se desarrollan 22 estaciones de un total de 35 que se tienen previsto para este tramo y se llevan a cabo obras inducidas.

La Razón

Cada vez hay más interés en el proyecto

Tren Mayab da una opción al Maya de AMLO

LA LÍNEA CONECTA a las ciudades de Valladolid, Mérida y Campeche; en 2016 la SCT comenzó el rescate de la concesión

Redacción > La Razón

El proyecto del Tren Maya podría utilizar la línea férrea del Mayab, debido a que el derecho de vía pertenece al título de concesión del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) y, por consiguiente, no se tendría obstáculo para dicha obra; aunque se tendría que invertir en la adecuación de las vías para el transporte de pasajeros, lo que significaría una serie de modificaciones a la infraestructura de la vía.

"Esa vía está asignada a una paraestatal y se puede utilizar en cualquier momento para pasajeros. Por ley, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene la facultad de otorgar títulos de concesión para transporte de pasajeros, aun cuando las vías estén concesionadas para carga; eso está en la ley y se puede ejecutar en cualquier momento", dijo Benjamín Alemán Castilla.

De acuerdo con Notimex, el titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) explicó que para ello se tendrían que realizar inversiones para elevar la clasificación de la actual vía, con el objetivo de permitir la circulación de trenes para pasajeros.

"Si se pretendiera meter un servicio de pasajeros que corriera a una velocidad máxima de 145 kilómetros por hora, entonces se tendría que elevar la clase y pasar de clase tres a clase cinco, lo que significa una serie de cambios a la infraestructura de la vía, tipo de durmientes, rieles, fijaciones, pendientes, etcétera", señaló en entrevista.

En 2016 se inició el proceso de rescate de la concesión del Ferrocarril Chiapas-Mayab y la custodia de las vías pasó nuevamente al Gobierno federal a través del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

La Línea Mayab conecta las ciudades de Valladolid, Mérida, Campeche y Coatzacoalcos, en una extensión de cerca de mil kilómetros, que sirve de medio de transporte de materias primas y productos terminados a los estados de Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

>eldato

PARA QUE ESA LÍNEA de servicio de pasajeros se debe elevar la infraestructura.

Por su parte, el director general de CAF México, Maximiliano Zurita, comentó que la empresa siempre estará interesada en los proyectos ferroviarios, no sólo de México, sino a nivel mundial, por lo que el Tren Maya no es la excepción; sin embargo, esperarán a que se anuncien más detalles de la obra.

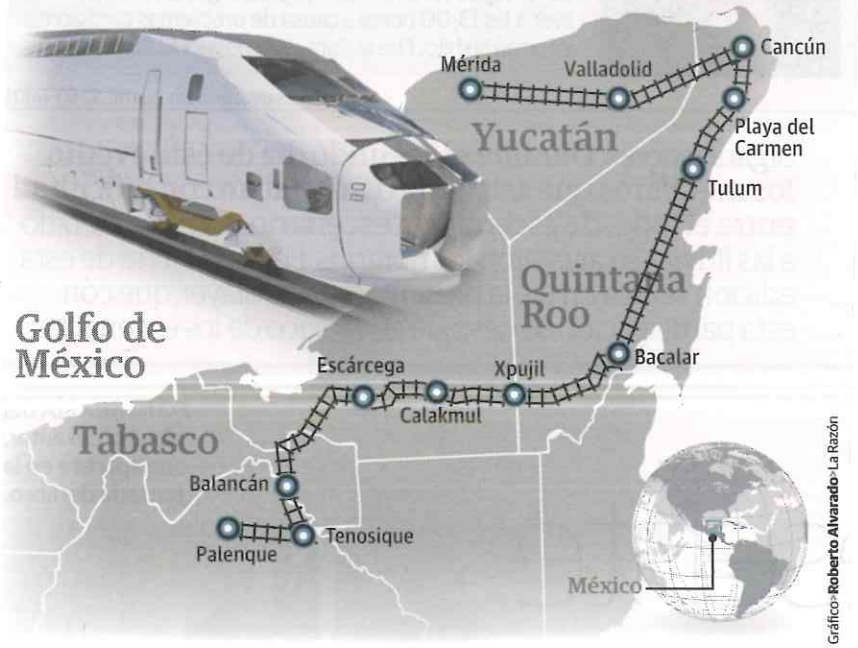
"Por supuesto estamos interesados, cualquier proyecto de trenes de pasajeros sería de nuestro interés; pero tenemos que esperar a tener más información, necesitamos más detalles. Es muy importante tener los derechos de paso liberados, a efecto de que las obras tengan su continuidad; y por supuesto, buscar soluciones que causen la mínima repercusión al ecosistema", expresó.

Afirmó que la empresa cuenta con la tecnología que se solicite para el Tren Maya, aunque reiteró que tienen que conocer más del proyecto. "Hoy existe una gama de productos ferroviarios con la que prácticamente se puede cubrir cualquier tipo de necesidad", dijo.

De igual manera, la empresa Bombardier indicó que siempre está abierta a participar.

Trazo planteado

La propuesta inicial, que iba de Palenque a Cancún, se extendió hasta Mérida; y pasó de 900 a 1,500 km.



Gráfico> Roberto Alvarado> La Razón

8 OCT 2018 Página: 25 Sección: Negocios