GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Transporte

EL UNIVERSAL

Sin obstáculos geotécnicos, la L5 del Metrobús

- Ingeniería **UNAM** descarta problemas en el suelo
- Cambio de trazo hacia Xochimilco no aumentó costos

SALVADOR CORONA
—*metropoli@eluniversal.com.mx*

El Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) determinó que los trabajos de la ampliación de la Línea 5 hasta la zona de la Preparatoria 1, en la alcaldía Xochimilco, no tienen obstáculos geotécnicos en el subsuelo que comprometan la seguridad de las obras.

Vecinos de las alcaldías Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco han denunciado en varias ocasiones que sus hogares quedaron dañados desde el sismo del 19 de septiembre de 2017 por lo que el inicio de la construcción de las estaciones y el paso del Metrobús presuntamente podría empeorar sus inmuebles.

De acuerdo con el estudio *Asesoría para la Caracterización Geotécnia del Subsuelo para la Ampliación de la Línea 5 Sur del Metrobús y de su Área de Afluencia*, solicitado por la dirección general del Metrobús, en el trazo de la ampliación que llegará hasta la Preparatoria 1, se detectaron "anomalías" geotécnicas como cruces de antiguos canales, calzadas y ríos, que podrían tomarse en cuenta a la hora de la construcción.

Explica que el proyecto no se encuentra en una zona de transición abrupta entre suelos firmes y blandos donde pueda presentarse agrietamiento del suelo, además que únicamente las zonas de mayor intensidad de agrietamiento son la periferia de la sierra de Santa Catarina, a más de 5 kilómetros de distancia de las obras.

2

MIL 154 MILLONES 166 MIL 382 PESOS con IVA incluido, es el costo de la ampliación de la L5.

"En resumen, no se han detectado obstáculos de carácter geotécnico al desarrollo del proyecto de la ampliación de la Línea 5", indica el documento.

Incluso, con base en el Estudio de Mecánica de Suelos, el carril del Metrobús estará diseñado para absorber y concentrar el esfuerzo del paso de los autobuses para disminuir las vibraciones y tener una mayor capacidad de carga, es decir, terreno natural, sub-base (concreto fluido) y concreto hidráulico.

Sin modificación en el presupuesto. De acuerdo con una solicitud de información realizada por EL UNIVERSAL con número de folio 0107000122719, la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (Sobse) informó que tras la modificación del proyecto que originalmente llegaría a la Glorieta de Vaqueritos y ahora se extendió hasta la Preparatoria 1, su costo sigue siendo de 2 mil 154 millones 166 mil 382 pesos con IVA incluido, "el cual no representa ningún cambio al modificar el trazo que estaba definido en un primer momento".

Además, informa que hasta junio se habían ejercido 560 millones 8 mil 612 pesos para la ampliación de la obra que se inició en 2017.

Obras paradas. En un recorrido realizado por este diario en el trazo de la ampliación de la Línea 5, entre Calzada de las Bombas y avenida Cafetales, se observó que las obras están detenidas.

El pasado martes 9 de julio el titular de la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, Jesús Antonio Esteva Medina, dijo que no pueden reanudar los trabajos de la Línea 5 hasta que los vecinos vean que las obras no representan un riesgo para sus edificaciones, por lo que están detenidos en Calzada de las Bombas.

El nuevo trazo se encuentra marcado desde avenida Tasqueña hasta las Bombas. A partir de ahí las obras no han comenzado. Se han colocado semáforos y barandales de las estaciones; sin embargo, falta la señalización de los nombres de las estaciones.

De acuerdo con la Secretaría de Obras y Servicios, de mayo a junio de 2019 los trabajos se han concentrado en la construcción de 26 de 34 estaciones, las cuales se construyen de Moctezuma a Calzada del Hueso. Estas estructuras registran en promedio 75% de avance de obra. ●

20 JUL 2019 Página: 19 Sección: Metrópoli

EL UNIVERSAL

Cablebús de la CDMX puede evitar subsidio: Mi Teleférico

● **César Dockweiler afirma que la operación no es tan costosa, "pues sólo utiliza energía eléctrica" para funcionar**

EDUARDO HERNÁNDEZ
—metropoli@eluniversal.com.mx

El director boliviano dijo que uno de los ejes de Mi Teleférico es que "pagó precios justos" cuando se necesitó expropiar predios.

La Ciudad de México puede evitar el subsidio para el Sistema de Transporte Cablebús debido a que la operación no es tan costosa pues sólo utiliza energía eléctrica, comentó César Dockweiler, gerente ejecutivo de la Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico en La Paz, Bolivia.

"Nosotros cobramos una tarifa de 0.42 centavos de dólar, que son 3 pesos bolivianos [alrededor de 8.27 pesos mexicanos], pero de ahí no recibimos nada más. Con la recaudación del pasaje nosotros cubrimos nuestros costos de operación, mantenimiento, absolutamente todo, es un sistema cero subvención", externó.

En entrevista con EL UNIVERSAL, Dockweiler Suárez, encargado de la empresa que asesora a la CDMX para el funcionamiento del Cablebús, explicó que otra fuente de sus ingresos son la publicidad, locales comerciales y el estacionamiento, por lo que aseguró que la Ciudad puede dejar el subsidio.

Sin embargo, comentó que los bajos costos de mantenimiento y operación no fueron los únicos factores que tomaron en cuenta en Bolivia, sino que la implementación no fue nada invasiva.

"Para colocar una línea de Mi Teleférico necesitamos colocar torres, obviamente fueron procesos complicados. Si es que una torre de estas tenía que caer en un predio privado se llevaron a cabo procesos de expropiación, pero allá establecimos una política de pagar el precio justo, por tanto, esa familia afectada tendría la posibilidad de comprarse una casa o terreno con las mismas condiciones. Son procesos complicados, pero se pueden resolver si se paga el precio justo", dijo el funcionario boliviano.

Comentó que en el caso de Mi Teleférico, la gente se apropió muy rápido del proyecto desde su inicio de operaciones en 2014, pues con los sistemas de cable sus traslados disminuyeron hasta una hora, por lo que ya hay 10 líneas.

"Nosotros apostamos por las mejoras de la ciudad integralmente y bajo el concepto de poner al ser humano en el centro de la atención de todas las actividades para mejorar su calidad de vida; no pensamos darle mejores condiciones al auto ni a otros vehículos", concluyó. ●