

4 horas cada día

Las afectaciones de servicio en las líneas 1, 3 y 12 del Metro por accidentes y rehabilitación han provocado que los usuarios tarden hasta dos horas y media más, entre filas y tráfico; expertos urgen a mejorar el transporte público

EDUARDO CEDILLO

Fue tanta la desesperación en la fila, que Érika Pérez terminó peleando a golpes con la checadora de camiones en el paradero de Metro Zaragoza.

“Ellos deben de ser un poco más comprensivos, todos salimos de trabajar y estamos cansados y a veces hasta dos horas pasamos en la fila esperando y nadie nos hace caso”, dijo momentos antes de que reclamara y, sin poder controlarse, comenzara la riña.

Ocurrió a finales de 2022, al cierre de un año especialmente complejo para trasladarse en el Valle de México, con media Línea 1 del Metro cerrada por mantenimiento y la Línea 12 también sin poder dar servicio luego del colapso de una trabe en mayo de 2021.

Quienes viven en el oriente del Valle de México han sido los más afectados. Lo que antes era un viaje —de por sí tardado— de dos horas, se transformó en uno de cuatro horas y media que se van, en gran parte, en esperar.

Es el caso de Liliana Medina, quien también estaba en la bahía el día del pleito. Va y viene todos los días entre Valle de Chalco y Polanco. El regreso es todavía más pesado, pues al cansancio por el recorrido se le suma la fatiga tras haber estado 8 horas de pie en el trabajo.

“Está horrible, horrible. El Gobierno debería de organizarse, porque está cerrada la Línea Dorada, esta (Línea 1) está fatal, fatal esto”, explicó.

A estas complicaciones se sumó recientemente la afectación en la Línea 3 por el choque de dos trenes, lo que provocó que usuarios que arribaron del Estado de México a Indios Verdes tardaran hasta dos horas y media del sábado al lunes por el tráfico que hubo en la Autopista México-Pachuca.

INDICADORES

La misma Secretaría de Movilidad (Semovi) capitalina advierte sobre una relación transversal entre la desigualdad en el ejercicio de derechos a moverse en la Ciudad. En el Diagnóstico Técnico del Programa Integral de Movilidad 2020-2024, asegura que dos de los indicadores de esta problemática son el tiempo y el dinero invertido en los desplazamientos.

Habitantes de los municipios de Chalco, Valle de Chalco e Ixtapaluca que trabajan en la Ciudad llegan a invertir hasta 70 pesos al día en transporte público, lo que significa que en una jornada de seis días de trabajo con un salario mínimo como paga, poco más de dos días los destinan sólo para moverse.

También en un mapa de Semovi de 2018 sobre cobertura de transporte masivo, el oriente del Valle se estableció en un nivel de insuficiencia medio, alto y muy alto. Los tres municipios citados entran en la última categoría.

La precarización es también evidenciada por la hora en la que los viajes son iniciados en esta zona: entre las 4:00 y 6:00 horas, por el aumento de distancias a reco-

rrer y el tráfico en vialidades.

“Lo anterior es reflejo de una red vial que resulta (y resultará) insuficiente para el acelerado crecimiento del parque vehicular y que implicará replantear la distribución del espacio disponible entre los diferentes medios de transporte”, agrega la dependencia.

Si desde hace una década la velocidad promedio en Calzada Zaragoza —la línea de comunicación del oriente— era de 15 kilómetros por hora y de hasta 6 kilómetros en hora pico, el año pasado los taponos se agravaron.

“Mucha gente sufre los traslados larguísimo y no hay una respuesta de los gobiernos, estamos hablando de la Megalópolis, para reducir los tiempos de viaje”, consideró Roberto Remes.

El experto en movilidad señaló que las condiciones de la Ciudad necesitan la inversión en sistemas masivos de transporte como trenes, pero actualmente son otros proyectos, como el Trolebús o Cablebús, que son prioridad.

“Son proyectos aislados con un impacto para los que caben en el sistema y no una respuesta de toda la mancha urbana”, explicó.

De acuerdo con cifras del INEGI, resultado de la encuesta destino del 2017, alrededor de 1 millón 200 mil personas hacía más de dos horas de viaje. Sin embargo en ese momento tanto la

Línea 1 como la 12 continuaban en funcionamiento y el parque vehicular era menor.

Manuel Berdeja, exper-



to en movilidad, consideró que los tiempos de traslado exceden, incluso, los viajes internacionales por avión.

“Para ir de la Ciudad de México a la Ciudad de México tienes que viajar tres horas y es sólo para ir a trabajar”, contrastó.

Además de la falta de inversión en transporte público por priorizar infraestructura vehicular, el experto ve en los tiempos de traslado una fenómeno de acceso a la vivienda.

“Entre más lejos vives, menos alternativas de acceso al transporte público tienes, por consiguiente se tienen más tiempos de traslado y sobrecostos de transporte”, añadió.

Úrsula Puebla viaja todos los días desde San Vicente Chicoloapan al Ángel de la Independencia y se hace de tres a cuatro horas.

“Los tiempos, el flujo de tráfico, personas, autos no es muy viable y en una estación (de la Línea 1) me he llegado a hacer más de 45 minutos”, narró, “no tenemos certeza de que el transporte público va a servir y cuánto tiempo vamos a tardar”.

Roberto Remes,
experto en movilidad

“Mucha gente sufre los traslados larguísimos y no hay una respuesta de los gobiernos, estamos hablando de la Megalópolis, para reducir los tiempos de viaje”.

Manuel Berdeja,
experto en movilidad

“Entre más lejos vives, menos alternativas de acceso al transporte público tienes, por consiguiente se tienen más tiempos de traslado y sobrecostos de transporte”.

Camila Ávila,
usuaria

“Ya no sabes qué día te va a tocar, un día se incendia (el Metro) (...) y casi todos los días te expones a unidades de camiones o microbuses en malas condiciones”.



■ Especialistas exhortaron a la Ciudad a que inviertan en los sistemas masivos de transporte para mejorar los traslados.





■ En noviembre se registró una pelea entre dos usuarias.



LARGAS FILAS. Usuarios tardan hasta dos horas y media más al usar el transporte alternativo a las líneas 1 y 12.

