

FOTO: OMAR FLORES



En esta zona las unidades avanzan a 10 kilómetros por hora. La barra de contención tiene desprendimientos de concreto

## METROBÚS

# Bajan velocidad de L1 por daños en carriles

KARLA MORA

**Las afectaciones, que incluyen baches y fracturas, abarcan cinco mil 647 metros cuadrados de la ruta que corre de Indios Verdes a El Caminero en ambos sentidos**

El carril confinado de la Línea 1 del Metrobús —la más vieja del sistema— tiene fracturas en diferentes tramos, que obligan a bajar la velocidad de las unidades hasta en 87 por ciento. El Metrobús informó a **El Sol de México** que las afectaciones se dan en cinco mil 647 metros cuadrados de la ruta en ambos sentidos.

Una de las zonas más dañadas es la ubicada entre la estación Manuel González y Buenavista, a la altura del puente de Nonoalco, donde los autobuses tienen la indicación de circular a 10 kilómetros por hora, la velocidad más baja de las unidades en todo el recorrido.

En la ruta hay cinco mil 647.532 metros cuadrados con algún grado de daño,

de los que dos mil 861.942 se encuentran en el carril de norte a sur, y dos mil 785.59 metros cuadrados de sur a norte. Respecto a los tipos de daño, 534.58 metros cuadrados tienen afectaciones grado dos, consistentes en fracturas y baches; tres mil 581.70 daños grado tres, que implica daño severo en estructuras; y mil 531.25 metros cuadrados tiene daño severo en asfalto, también catalogado como nivel tres.

De acuerdo con un oficio emitido el 25 de septiembre de 2018, al que tuvo acceso **El Sol de México**, el director técnico de operación de Metrobús solicitó a la Agencia de Gestión Urbana (dependencia local que ya no existe) realizar la rehabilitación del carril confinado, dado que la losa de rodamiento a lo largo del corredor Insurgentes tenía tramos de concreto fracturados, cambio de asfalto por concreto y segregación de material.

"Solicito atentamente girar sus instrucciones para realizar la rehabilitación correspondiente, con la finalidad de man-

tener en buenas condiciones la infraestructura del sistema", apunta el oficio.

**El Sol de México** solicitó información de los daños ubicados en el carril confinado del Metrobús Línea 1. En respuesta, el organismo informó que en el carril de norte-sur hay 23 tramos entre estaciones, con distintos grados de afectaciones. Las más graves se ubican en el carril de Villa Olímpica y Corregidora, donde hay 492.8 metros cuadrados con daño grado tres, la velocidad de los autobuses en esta parte es de 20 kilómetros por hora, cuando el promedio mínimo debe ser de 50 kilómetros; otro tramo es el de la gaza de Indios Verdes, donde hay 260.4 metros cuadrados dañados con nivel tres.

En el puente de Nonoalco, de Manuel González a Buenavista, las afectaciones abarcan 316.88 metros cuadrados con daño nivel tres en el asfalto.

Esta zona presenta daños constantemente. **El Sol de México** publicó el 2 de octubre de 2019 que entre la estación Ma-

## Integran dos estaciones para Tláhuac

AABYE VARGAS

A partir del próximo 20 de marzo, dos nuevas estaciones funcionarán en la línea emergente del Metrobús en Tláhuac, luego del cierre de la Línea 12 del Metro.

A través de una tarjeta informativa, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México informó que las estaciones son Zapotitlán y San Andrés Tomatlán. El acceso a la estación Zapotitlán se ubica entre las calles de Sebastián Trejo y Emilio Laurent, mientras que en Tomatlán entre Penca y Los Pirules

"Con la integración de las dos nuevas estaciones a la Línea T aumentará la capacidad de atención a la ciudadanía, lo que permitirá el traslado diario de 18 mil personas y dará interconectividad con la Red de Movilidad Integrada de la Ciudad de México con conexiones con las líneas 1, 8, 9 y B del Sistema de Transporte Colectivo Metro; líneas 2 y 7 del Servicio de Transportes Eléctricos; y las líneas 2, 4, 5 y 6 de Metrobús", indicó la Semovi.

El director general de Metrobús, Roberto Capuano, señaló que las cinco estaciones emergentes (Atlalilco, Periférico Oriente, Tezonco, Nopalera y Tláhuac) tienen el fin de agilizar la movilidad y dar alternativas.

nuel González y Buenavista, de norte a sur, los choferes de las unidades debían tomar una difícil decisión: respetar su viaje por el carril confinado que se encontraba parchado con láminas y con varillas expuestas o sortear a los automóviles de su derecha para pasar al carril de tránsito común. Después de esta publicación fue reparada la zona.

### PÉRDIDA DE HORAS-HOMBRE

Ernesto Mendoza, académico de la Facultad de Ingeniería de la UNAM, señaló que el tema es grave primero porque la reducción de velocidad al nivel que se realiza actualmente en unas partes de la ruta representa una pérdida mayúscula de horas-hombre; y segundo, porque la presencia de baches y el desprendimiento del concreto amerita reemplazo.

"Si la velocidad debe ser reducida a ese extremo es para seguridad de la gente y hay que proceder (...), reemplazar la superficie de rodamiento", manifestó.

**Es necesario** un programa de mantenimiento del carril confinado en el que personal identifique daños, dijo Ernesto Mendoza