

Obras de nunca acabar

A la **construcción** de la Línea 12 del Metro y la 3 del Metrobús, se sumarán este 2011 los trabajos del Segundo Piso del Periférico, la Supervía del Poniente y otros dos proyectos

POR KENYA RAMÍREZ
Y FRANCISCO PAZOS

comunidad@nuevoexcelsior.com.mx

Si pensó que 2010 fue el año del caos por lo que implicó la continuación de la **construcción** de la Línea 12 del Metro y la 3 del Metrobús, 2011 promete superarlo con la ejecución de dos megaproyectos viales.

La Línea 12 del Metro, que inició en julio de 2008, y la expansión de la red de Metrobús al Oriente de la capital son algunas de las obras que avanzarán durante este año que inicia.

Frentes de trabajo que provocaron conflictos entre autoridades y vecinos, y que desquiciaron la vialidad de la ciudad, continuarán durante este año.

A la lista se suman la Supervía del Poniente, con una cobertura de cinco delegaciones y los segundos pisos de Periférico Norte, de Toreo a San Antonio, y el tramo Sur, de San Jerónimo a Muyuguarda, y que conectará con la **autopista** México-Cuernavaca.

Este mes arrancan los trabajos mayores de ambos proyectos, con una fecha programada para concluir en septiembre de 2012, tres meses antes de lo señalado originalmente por el gobierno capitalino.

Carreteras urbanas

En materia de infraestructura vial comenzará el megaproyecto de **carreteras urbanas** con la **construcción** de la Súper Vía Poniente y los Periféricos Norte y Sur.

Fernando Aboitiz, Secretario de Obras y Servicios del DF, informó que la obra de los Segundos Pisos no inició en octubre pasado por la falta de la

manifestación de impacto ambiental.

Descartó que dicho retraso genere sobrecostos, pues desde hace meses se hacen las estructuras prefabricadas que reducirán tiempo y afectaciones a la población de la zona.

Aseguró que los tiempos están bien medidos y que han perfeccionado las técnicas de **construcción**.

“Estaríamos hablando de septiembre de 2012, en algunos tramos en lugar de hacer dos cuerpos se hará uno sólo, esto permite ser más eficiente porque pones la mitad de las columnas, de zapatas y hay menos molestias para la gente.

“El costo no se reduce de inicio porque la columna debe tener una base más sólida”, apuntó Aboitiz.

En el tramo norte del Periférico, hasta Ejército Nacional, por lo menos 30% de la **construcción** será de un sólo cuerpo de seis carriles, en vez de dos con tres cada uno.

Por el nuevo tramo del segundo piso del Periférico, desde Cuatro Caminos hasta San Antonio, el Gobierno del DF exigió a la empresa constructora **Autopista** Urbana Norte, S.A. de C.V., subsidiaria de OHL, una compensación de 70 millones de pesos.

Mientras que por la Supervía Sur Poniente, solicitó 50 millones de pesos.

Hasta el momento cuentan por lo menos con 400 metros de

estructura prefabricada lista para colocarse.

En todo el tramo del Segundo Piso se verán afectados 18 mil metros cuadrados de áreas verdes que tendrán que ser restituidos.

La obra tendrá una longitud total de nueve mil 817 metros, de los cuales, mil 900 metros serán subterráneos, a una profundidad de seis metros, desde el tramo de la Fuente de **Patroleos**, en el cruce de Periférico con Reforma, hasta el cruce con Alencastre.

Según la Secretaría de Medio Ambiente del DF, la **construcción** del Segundo Piso reducirá anualmente 12 mil 500 toneladas de gases de efecto invernadero.

La Supervía Poniente tendrá impacto de mejoras en vialidades de las delegaciones Cuajimalpa, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco y Coyoacán.

Serán diez kilómetros de los cuales 5.24, entre avenida Centenario y Luis Cabrera, funcionarán con peaje.

Se estima que 30 mil automovilistas harán uso de esta vía que podrá recorrerse en menos de



Fecha 03.01.2011	Sección Comunidad	Página 5
----------------------------	-----------------------------	--------------------

diez minutos, por lo que ahorrará 75% en tiempos de traslado.

El costo estimado es de seis mil millones de pesos y para que se construya fue necesario expropiar 126 predios, 51 en Magdalena Contreras y 75 en Álvaro Obregón.

Línea 12 del Metro

La **construcción** del proyecto de transporte público más grande de América Latina comenzó en julio de 2008, en la zona de Tláhuac.

En esta delegación se construyen los talleres, una de las estaciones terminales, así como un Centro de Transferencia Modal, que integran todo el proyecto de transporte.

Por tramos, los frentes de trabajo se extienden en las delegaciones Tláhuac, Iztapalapa, Coyoacán, Benito Juárez y Álvaro Obregón.

El tramo superficial cuenta con un avance de 94 por ciento, que es el más avanzado.

Le sigue el tramo elevado con 82 por ciento; la zona de talleres con 79 por ciento; el tramo del túnel con 67 por ciento; sigue el cajón con 65 por ciento y finalmente el tramo del túnel convencional con 58 por ciento.

Al término de 2010 se invirtieron 13 mil 454 millones de pesos, de un presupuesto total de 22 mil 782 millones, calculados para la totalidad de la obra.

La colocación de estructuras prefabricadas en el tramo elevado concluyó en la zona de San Andrés Tomatlán, en Iztapalapa, el pasado 10 de diciembre con la última de 850 travesaños.

En tanto, el Sistema de Trans-

porte Colectivo (STC) informó el mes pasado que hasta el momento se han adquirido 168 terrenos, siete de ellos a través de procedimiento expropiatorio.

Otros 367 terrenos se obtuvieron mediante pago a poseedores, que no comprobaron la propiedad.

Sólo falta realizar una última expropiación en la zona de Portales.

Por su parte, Enrique Horcasitas, director de la Línea 12 del Metro, indicó que la extensión de dos estaciones en mil 500 metros de longitud para unir a la delegación Álvaro Obregón está condicionada a que se sumen mil 500 millones de pesos al proyecto.

Línea 3 del Metrobús

La obra de la Línea 3 del Metrobús comenzó en marzo de 2010 con sus primeros problemas, conflictos viales, protestas vecinales y cambios de ruta.

Uno de los conflictos que enfrentó esta obra inicialmente fue el del cambio de ruta, ya que el proyecto original contemplaba que el corredor pasara frente a la Secretaría de Gobernación, por Eje 1 Poniente Bucareli.

La Secretaría de Obras y Servicios del DF cambió el trayecto hacia avenida Balderas y argumentó que el desvío evitaría posibles conflictos viales, ya que Bucareli se considera una zona de marchas.

El proyecto contempla 30 estaciones intermedias y dos terminales que estarán ubicadas a lo largo de 17 kilómetros de recorrido.

Sobre los carriles de concreto hidráulico

se circularán 54 autobuses articulados que medirán 18 metros de largo cada uno y que ofrecerán servicio diario a 196 mil 914 usuarios.

Su apertura ha sufrido varias modificaciones, se tenía planeada para abril de 2011, pero el avance de las obras instó a las autoridades a adelantar la fecha para febrero e incluso se mencionó enero.

Proyectos de las Líneas 4 y 5 del Metrobús

La **construcción** de la Línea 4 del Metrobús podría comenzar en el primer trimestre del año, mientras que la Línea 5 iniciaría obras en el segundo semestre de 2011.

De acuerdo con Armando Quintero, secretario de Transportes y Vialidad del DF (Setravi), el cuarto corredor de este sistema de transporte correrá sobre Eje 3 Oriente, entre Río de los Remedios y la zona de San Lázaro.

El proyecto de la Línea 5 será diferente al resto de las líneas. El trazo plantea una conexión con el Tren Suburbano, en la zona de Buenavista, seguirá hacia el Centro Histórico y a la zona de San Lázaro.

Además, contará con un servicio especial con dirección al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En el quinto corredor operarán autobuses más pequeños, además contará con paradas tipo esquela, en lugar de estaciones como en el resto de la red.

Este corredor sustituirá el proyecto de tranvía propues-

to para el primer cuadro de la Ciudad de México.



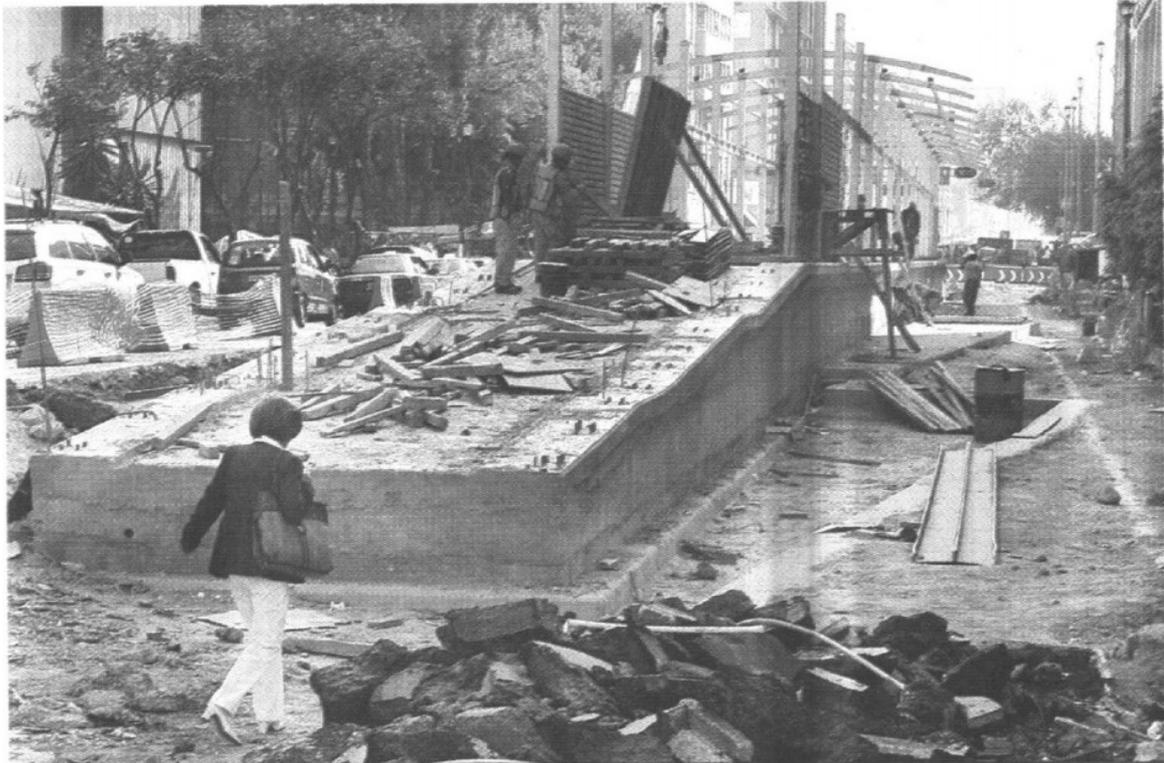
“Estamos condicionados a la disponibilidad de recursos (para una ampliación).”

ENRIQUE HORCASITAS
DIRECTOR DE LA
LÍNEA 12 DEL METRO



“Es el jefe de Gobierno el que dirá cuando se entrega (la Línea 3 del Metrobús).”

ARMANDO QUINTERO
SETRAVI

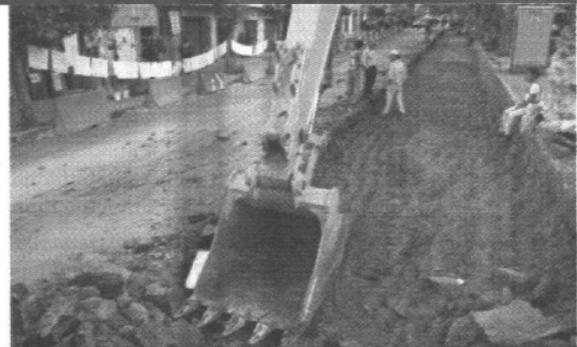


DISCULPE LAS MOLESTIAS

La construcción de la Línea 3 del Metrobús, de Tenayuca a Etiopía, ha generado conflictos viales y malestar entre comerciantes y vecinos, a lo largo de su recorrido de la calzada Vallejo a avenida Cuauhtémoc, pasando por Balderas.



De Mixcoac a Tláhuac la Línea 12 del Metro tiene frentes de obra que afectan a cinco delegaciones con el cierre de vialidades principales.



En la colonia Narvarte los ciudadanos manifestaron abiertamente, con plantones, su rechazo a la ruta y un paradero para el Metrobús.



Este año iniciarán los trabajos del Segundo Piso de Periférico, de Xochimilco a El Toreo, y de la Supervía del Poniente a Santa Fe.

Fotos: Mateo Reyes, Héctor López, Eduardo Jiménez y David Solís/Archivo