

Las obras cambiaron el rostro de la capital

Johana Robles

johana.robles@eluniversal.com.mx

En los últimos 10 años la ciudad se transformó. Monumentales obras viales como el segundo piso del Periférico, sistemas de transporte público como el Metrobús, la rehabilitación del Centro Histórico y un Paseo de la Reforma donde se construyen torres de hasta 200 metros de altura es lo que vemos.

En septiembre de 2008, arrancó la construcción de la línea 12 del Metro, que irá de Mixcoac a Tláhuac, luego de que en 2000 se inauguró la línea B que corre de Buenavista a Ciudad Azteca.

Pero estos cambios también representaron para los capitalinos horas perdidas atrapados en el tráfico, cierres de calles y avenidas, ruido y polvo durante la ejecución de las trabajos.

En el arranque de la gestión de Andrés Manuel López Obrador como jefe de gobierno capitalino se anunció la construcción del segundo piso de Periférico y Viaducto, que en 2001 fue calificada por él mismo como "la obra del sexenio". Pero también fue criticada por ambientalistas y vecinos por privilegiar el uso del automóvil particular en lugar del transporte público.

Se inició con la construcción del Distribuidor Vial de San Antonio y terminó en 2003.

El segundo piso que va de San Antonio a San Jerónimo, mide 25 kilómetros y costó 5 mil 68 millones de pesos, informó el GDF el 14 de mayo de 2006 cuando se concluyó. De acuerdo con el gobierno capitalino, diario circulan 4 millones de vehículos que al día avanzan a una velocidad promedio de 20 Km. por hora.

En 2000 había 680 vehículos por kilómetro cuadrado. En

2006 se incrementó a 884.

Eje Troncal Metropolitano

En 2002, el gobierno capitalino retomó la construcción del Distribuidor Vial Zaragoza —que más tarde sería bautizado como Heberto Castillo—, en la delegación Venustiano Carranza.

Con esta obra se inició la edificación de puentes vehiculares y pasos a desnivel de lo que se llama el eje Troncal Metropolitano que es una vía rápida —sin semáforos— que conecta Ciudad Azteca hasta Xochimilco por el Eje 3 Oriente.

Además es una alternativa a Avenida Insurgentes para atravesar de norte a sur la ciudad de México. Se edificaron puentes vehiculares en avenida del Taller y Fray Servando, que fueron cuestionados por los vecinos de la colonia Balbuena. El del Taller quedó inconcluso y se terminó a principios de 2009.

En la administración de López Obrador, y que concluyó Alejandro Encinas, se terminó de construir los pasos a desnivel de Marruecos y Oceanía. Así como los distribuidores viales de Ermita Iztapalapa y Taxqueña.

En la gestión de Ebrard se retomó el proyecto y construcción de los puentes vehiculares de Santa Ana y los distribuidores viales de la Virgen y Muyuguarda. Este último tuvo retrasos en su ejecución por la tardanza en la liberación de recursos del Fondo Metropolitano. Pese a la oposición vecinal todos están concluidos.

Están pendientes los puentes vehiculares de Calzada de Hueso y Miramontes. En Noviembre del 2004, se inauguró avenida de los Poetas, que fue una vialidad primaria que se construyó por parte de inversionistas a cambio de predios en Santa Fe.

Conecta avenida Tamaulipas

con Centenario. Esta megaobra vial ayudó a consolidar el complejo Santa Fe, de acuerdo con la Asociación de Colonos.

Centro Histórico

El Centro Histórico se revitalizó. El proyecto arrancó en la administración de Andrés Manuel López Obrador y continuó con la gestión de Marcelo Ebrard.

Se cambió el pavimento, mobiliario urbano, luminarias e

infraestructura hidráulica y se avanzó en las instalaciones eléctricas de las calles como Francisco I. Madero, Tacuba, 16 de Septiembre que forman parte del llamado Corredor Financiero.

Todo esto dentro de un programa de rehabilitación del Centro Histórico y el corredor Reforma donde se modificó la imagen urbana. Con el gobierno de Marcelo Ebrard prosiguió la regeneración de calles de la zona oriente como son República de Uruguay, Regina, Mesones, El Salvador, Venustiano Carranza en 2007 y 2008. Para 2009 se arrancó con la zona norte en calles que comprenden de Pino Suárez hacia Anillo de Circunvalación.

Obras hidráulicas

En los últimos 25 años, el emisor central del drenaje profundo fue construido pero no rehabilitado por lo que según diagnósticos de especialistas y autoridades del Sistema de Aguas de la Ciudad de México (SACM) podría haber daños en su estructura y posibilidad de un colapso e inundación de aguas negras.

En 2007, las autoridades del DF y del estado de México junto con la Comisión Nacional del Agua (Conagua) construyeron cuatro plantas de bombeo para aumentar la capacidad de desagüe y al mismo tiempo permitir el ingreso al emisor central y re-





Fecha
24.12.2009

Sección
México DF y Edomex

Página
21

parar sus partes más urgentes.

Hubo una polémica entre el gobierno capitalino y el titular de la Conagua, **José Luis Luege Tamargo** sobre los resultados de esos trabajos. Finalmente se descartó la posibilidad de una gran inundación de aguas negras.

En la zona oriente, la Conagua construye, con recursos del Fideicomiso 1928, un segundo emisor de 62 kilómetros de longitud que ayudará a evacuar las aguas negras en el sistema profundo y con ello se pretende resolver el problema de desagüe en el Valle de México. El costo de la obra es de 12 mil millones de pesos. La construyen ICA y Cicsa —propiedad de Carlos Slim—.

Línea 12 del Metro

Con una inversión más de 25 mil millones de pesos —sumados obra civil y arrendamiento de trenes—, el gobierno de Marcelo Ebrard arrancó en 2008 la construcción de la línea 12 del Metro, que irá de Tláhuac a Mixcoac.

De acuerdo con el actual jefe de gobierno se trata de una de las obras más importantes en el país. Se prevé que 450 mil pasajeros serán transportados diariamente. El primer tramo de la obra, que será de Mexcaltzingo a Tláhuac y cajón superficial y elevado, estará listo para abril de 2011. Mientras la segunda etapa, que es un tramo subterráneo de 7 kilómetros de longitud de Mexcal-

tzingo a Mixcoac, está programada para concluirse en abril de 2012. El consorcio que la construye es ICA, Cicsa —está última de Carlos Slim—, y Alstom.

Transporte público

La línea 1 del Metrobús en Insurgentes fue un proyecto que arrancó el 19 de junio de 2005 bajo el mandato de Andrés Manuel López Obrador y cuyo proyecto fue importado del Transmilenio que opera en Bogotá, Colombia.

Se confinaron dos carriles por el centro para la exclusiva circulación de las unidades y la salida de los microbuses cuyos concesionarios se integraron como empresa. Tiene 28.1 kilómetros y tiene 45 estaciones. La afluencia es de 300 mil pasajeros.

El 13 de marzo de 2008, Ebrard inauguró la ampliación de Insurgentes, de Doctor Galvez al Caminero, de 8.5 kilómetros y tiene 10 estaciones. El 28 de Diciembre del mismo año se inauguró la segunda línea del Metrobús que corre por el eje 4 Sur, de Tacubaya a Tepalcates. Costó mil millones de pesos. Tiene 20 kilómetros y 33 estaciones.

Tren Suburbano

El Tren Suburbano es una obra construida por el gobierno federal, pero tiene impacto en el estado de México y Distrito Federal. En la ciudad, su terminal llega a Buenavista donde los pasajeros que se conectan con la línea B del

Metro y el Metrobús.

Se inauguró en julio del 2007, las obras de mitigación como es estación adicional del Metrobús, sobre eje 1 Poniente y un túnel que conecta con la estación Buenavista todavía no concluyen y están en proceso.

Participa IP

Con las modificaciones a la Ley de Obras Públicas del DF y Régimen Patrimonial, aprobadas en 2008, el gobierno capitalino puede asociarse o concesionar obras públicas a la iniciativa privada.

Antes, en 2007, impulsó la rehabilitación de la carpeta asfáltica de los 42 kilómetros de Circuito Interior mediante el esquema de Pago por Prestación de Servicios (PPS). La obra costó 3 mil millones de pesos y se entregó a Cemex para pagar en anualidades de 600 pesos por 5 años.

Este esquema se pretendió replicar en el corredor Cero Emisiones del eje Central, donde la crisis económica mundial detuvo las inversiones, y las autoridades capitalinas tuvieron que hacerlo con recursos propios y consistió en el remozamiento de los trolebuses y colocar nuevos parabuses con un costo de 180 mdp.

Otro tema que se quedó detenido fue la Supervía del Poniente, que pretende ser la continuación de avenida de los Poetas, de Centenario a Luis Cabrera. También quedó pendiente el anunciado Túnel de Reforma.



Línea 3 del Metro y el tranvía

El GDF tiene en dos proyectos de transporte público: La línea 3 del Metrobús, que correrá por Eje 1 Poniente, de Tenayuca a Etiopía, y el proyecto del Tranvía en el Centro Histórico cuya ruta vaya de Buenavista a Pino Suárez.



Este año, el jefe de Gobierno capitalino anunció nuevas medidas para recaudar recursos y anunció que a pesar de la crisis económica y el recorte al presupuesto para la ciudad de México, por parte del Congreso, las obras no se detendrán.

Continúa en siguiente hoja

Página 2 de 3

Fecha
24.12.2009

Sección
México DF y Edomex

Página
21

LO QUE FALTA

Segundo piso de Periférico, de cuota

El pasado 14 de diciembre, el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, dio a conocer su proyecto de construir la ampliación del segundo piso de Periférico, en sus tramos de San Antonio al Toreo de Cuatro Caminos; y el de

San Jerónimo a Muyuguarda con conexión a la autopista México-Cuernavaca.

Sin embargo, a diferencia de la vialidad elevada de Andrés Manuel López Obrador, estas vías serán de peaje.

También se revivió el proyecto de la Supervía del Poniente.

Las tres megaobras viales serán concesionadas a empresas privadas y se prevé que arranquen en junio de 2010.



Azcapotzalco: la arena de la Ciudad

Otra asociación público-privada que ha impulsado el gobierno capitalino es la Arena de la Ciudad de México, ubicada en Azcapotzalco, donde se donó el terreno a cambio de que un grupo de empresarios de Monterrey edifiquen este nuevo centro de espectáculos con una inversión de 300 millones de dólares.