

Piden ampliar el Metro en la CDMX (Reforma 03/09/19)

Piden ampliar el Metro en la CDMX (Reforma 03/09/19) Dalila Sarabia Cd. de México (03 septiembre 2019).- Como el Metro es la columna vertebral en la movilidad de la CDMX, expertos sugieren aumentar la red. En 50 años, el Metro ha crecido 4.5 kilómetros por año hasta sumar 12 líneas con 195 estaciones y 226 kilómetros de red. Esto queda muy por debajo de la proyección del Plan Maestro del Metro de 1996, que trazaba 27 líneas operando para 2020. El Plan de ese año también contemplaba que se tendrían que haber alcanzado 483 kilómetros de vías: 342 de Metro neumático y 140 de trenes ligeros. A medio siglo de operación, el Metro tiene 226 kilómetros. Manuel Suárez Lastra, director del Instituto de Geografía de la UNAM, se pronunció por construir la red donde se necesita, incluidas Paseo de la Reforma e Insurgentes. "Hay que fortalecer las líneas que van al Centro, ya sea con nuevas líneas o ampliando su capacidad", indicó el especialista en entrevista. Diego Alfredo Padilla, académico del IPN, descalificó el incumplimiento de las anteriores versiones del Plan Maestro. "(La falta de más Metro) afecta la calidad de vida de los capitalinos por los problemas de movilidad". El Plan Maestro 2018, versión vigente, destaca la ampliación de seis líneas existentes, sin definir la construcción de la siguiente ruta. Datos oficiales indican que a diario las 12 líneas trasladan hasta 5.5 millones de personas. Además, se proyecta que para el próximo año alcancen los 6.1 millones de usuarios. Por ello, es necesario explorar nuevas rutas que tengan como prioridad acercar a la población a la zona central de la Capital. Suárez Lastra consideró primordial estudiar a detalle cómo se ha reestructurado la Ciudad y fortalecer la capacidad de las líneas que llegan al Centro. En otras ciudades como Moscú o Londres, expuso, se apostó por un Metro radial para que sus líneas siempre llegaran al centro de las capitales. El Metro de la CDMX no tiene esa característica, subrayó. Líneas como la 4, 5, 6 y 7, por ejemplo, tenían que conectar las partes externas de la Ciudad con las líneas que llegan al Centro Histórico, pero el proyecto quedó inconcluso. Actualmente, destacó, las líneas que pasan por el Centro de la Ciudad -1, 2 y 8- operan entre el 130 y 140 por ciento de su capacidad. "Las demás líneas que no llegan al Centro de la Ciudad operan al 80 por ciento", puntualizó el académico. En aras de lograr el beneficio de la ciudadanía, el académico indicó que se necesita un Gobierno lo suficientemente fuerte para llevar a cabo acciones de política pública que pueden causar molestias mientras se está construyendo, pero una vez que se concluya, los beneficios superarán los prejuicios por mucho. "¿Por qué se cambió esa idea de hacer más Metros y se optó por el Metrobús que lo único que ha hecho es ser una válvula de escape temporal?", cuestionó Diego Alfredo Padilla. "Se requiere más Metro en la Ciudad, para esta ciudad global". Cuando una línea falla y es necesario cerrar ciertos tramos de la misma, ejemplificó, se activa el apoyo de unidades de RTP, las cuales resultan insuficientes ante las necesidades de movilidad de los usuarios del Metro. "Es un sistema crítico que constantemente sufre accidentes e incidentes que pueden provocar el colapso de la movilidad en el sistema. "Si este Sistema de Transporte Colectivo fallara, pondría en riesgo la estabilidad de la Ciudad de México en toda la parte de movilidad", anticipó.