

# Trolebús elevado: ¿cómo resulta en una evaluación integral?

Roberto Remes

**Cd. de México, México (27 febrero 2023).**- Hay tres cosas que le quitan mucha velocidad al transporte público: el congestionamiento, los abordajes y los semáforos. Lo primero se resuelve con un carril exclusivo; lo segundo, con estaciones en las que primero se pague y después se aborde. Sin embargo, la semaforización sólo se puede resolver cuando el transporte opera en desnivel. Esa es la ventaja del **Trolebús Elevado de Iztapalapa** o Línea 10 del Servicio de Transportes Eléctricos.

Desde que se planteó la obra a desnivel, la consideré un absurdo: un alto costo para beneficios limitados. La Calzada Ermita Iztapalapa es suficientemente ancha para encontrar una solución integral y sin viaducto. Se tenía un cálculo: mil 300 millones de pesos, de Santa Martha a Mixcoac, para un corredor con autobuses eléctricos. En cambio, el Trolebús Elevado costó 3 mil 169 millones sólo de obra entre **Constitución de 1917** y sin llegar a Santa Martha, más los trolebuses mismos. El triple de costo por la tercera parte del recorrido.

## Cambio de página

Hoy la Ciudad de México ya cuenta con un Trolebús Elevado de 7.6 kilómetros, que en unos meses quedarán conectados a otro corredor similar de Santa Martha a Chalco. Es otro abordaje de cómo solucionar el transporte público, más desde una perspectiva política por su visibilidad, pero útil; tras haberlo visitado, mi crítica se mantiene, pero con nuevas reflexiones.

Lo primero que me llamó la atención al llegar a la terminal de Constitución de 1917 fue el impacto del Trolebús Elevado en la arquitectura: en ese espacio se construye, desde 2015, una gran obra de los arquitectos Laura Sánchez Penichet y Carlos Rodríguez Bernal: el **Museo Interactivo de Iztapalapa**. Quizá no haya otra edificación de esas dimensiones y características en la demarcación más poblada del País. El viaducto del Trolebús Elevado interfiere por completo con la visual del museo. Una pifia absoluta que no se cometería en una zona más próspera de la ciudad, en la que habría decenas o cientos de arquitectos evitándolo.

El **abordaje** fue muy rápido y sencillo, desde el puente de conexión con el Metro. No tuve que esperar ni un minuto para subirme. Los nuevos trolebuses cuentan con baterías y mucha flexibilidad para la operación con o sin conexión a la catenaria. En ambos extremos de la línea los vehículos salen desconectados, hacen alto total, y de manera automática sus antenas se despliegan y conectan a los cables. Hay otros puntos del recorrido donde vuelven a hacer alto total, como cuando el Metro para en las interestaciones sin que ningún pasajero encuentre la explicación.

El viaducto se halla a unos 8 metros sobre el nivel de la calle. Casi todos los inmuebles quedan por debajo de esa altura. Desde los trolebuses se ven lo mismo las láminas de zinc de las construcciones más precarias, que muchos predios con autos chatarrizados, autopartes, llantas y, en el horizonte, el teleférico, los cerros rojos y los volcanes de la **Sierra de Santa Catarina**.

Los pasajeros, a casi cuatro meses de operación, ya lucen acostumbrados a la vista y al servicio. El único que no deja de tomar fotos y mirar hacia todos lados es el que escribe estas líneas. En la primera parte del recorrido, de terminal a terminal, no descendí en ninguna estación para poder medir el tiempo completo: 7.6 kilómetros en 16 minutos, lo que representa una velocidad cercana a los 30 km/h promedio; de haberse extendido la Línea 8 del Metro, habríamos hecho lo mismo o un poco menos; de haberse construido un corredor a nivel, el tiempo habría sido de 24 minutos, pero con un menor tiempo de acceso y salida de la estación.

El recorrido termina hoy en los patios del Trolebús y no en Acahualtepec, la última estación, que desde la calle luce terminada, pero donde el viaducto se interrumpe abruptamente, en espera del siguiente

tramo. Al salir, caminé en dirección al Metro Santa Martha. Seguí el mismo recorrido de otros usuarios. Siendo domingo, familias con niños cruzaban corriendo el último tramo de Ermita, donde los autos aceleran pues ya no hay más semáforos para entrar a la **Autopista a Puebla**.

## De vuelta

Al cabo de unos minutos, sin comercio, sin ventanas, sin árboles, los usuarios llegan a un camellón en el que hace parada el transporte público del **Estado de México**. Regresé por la acera opuesta, donde no existe una ruta consolidada hacia el Trolebús Elevado: puestos que ocupan toda la acera, una vulcanizadora, un negocio de birria, una banqueta estrecha.

Por momentos pareciera que nada cambió, hasta que se empiezan a ver mejoras peatonales: rampas y bolardos en las esquinas, aunque no siempre encuentran continuidad en la siguiente acera o están ocupadas por algún comerciante informal; ahora se cuenta una vereda estrecha donde mejoró la calidad de la banqueta, pero quedó encerrada por el estacionamiento informal de comercios y refaccionarias.

Los claxonazos son frecuentes. En los alrededores del Trolebús Elevado **siguen las obras**.

Soldadores en el viaducto, montañas de cemento y arena, pilas de losas de 60 por 30 centímetros que mejorarán una parte de la banqueta. Hay momentos en donde uno se siente vulnerable a un asalto, más cuando está tomando fotos con un celular de tres lentes, hay otros momentos en donde el espacio para caminar se acaba y hay que continuar junto a los coches que pasan por encima del límite de 50 km/h. y luego esquivar un perro que parece al acecho.

Los cruces peatonales no son seguros, pero por lo menos están pintados y cuentan con semáforo peatonal. En Iztapalapa no hay muchos así. Los autos no siempre frenan antes de la cebra. Algunos se pasan con el semáforo en rojo, otros dan vuelta, sin concesión, a las y los peatones. No hay reglas.

En Acatitlán mido mi tiempo de acceso al andén. Un minuto con 20 segundos. Mi pronóstico era el doble. Al ser menos tiempo, las ventajas de hacerlo elevado son mayores: estimo 6 minutos de ahorro de **terminal a terminal**.

Conforme estudiaba la zona se incrementaba la cantidad de usuarios y el tiempo de espera en las estaciones. Al final, me topé con trolebuses muy llenos, demasiado para ser domingo.

En redes sociales ya hay comentarios sobre la saturación, lo que significa que haberlo hecho elevado favorece la capacidad del sistema, pero deja dudas respecto del largo plazo: una de las alternativas era extender la línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo Metro hasta Santa Martha.

## La utopía

Cuando descendí en Atzintli, aproveché para conocer la **Utopía Atzintli**, un gran espacio público con un enfoque de captación de los escurrimientos de la Sierra de Santa Catarina, originalmente conocido como Parque Hídrico La Quebradora, y diseñado de origen por académicos de la UNAM, Manuel Perló Cohen y Loreta Castro Reguera, aunque adaptado a los programas políticos de la Alcaldía de Iztapalapa.

En la intersección de **Ermita y Avenida de las Palmas** noté una operación confusa para automovilistas y peatones. Me detuve a grabar un video. Mientras lo hacía llegó una jovencita a pedirme dinero. Interrumpí la grabación y le di los 8 pesos que llevaba en monedas. Se me acercó de nuevo, pidiéndome aparecer en cuadro. No pude calcular su edad, sentía su deseo de ser amistosa conmigo, pero a la vez leía en ella años de vida en la calle, de respirar solventes, de violencia y de una vida sin futuro.

Volví al andén y me subí a un trolebús lleno en el que viajaba una persona en silla de ruedas. **Ningún elevador funciona aún**. Para subir hay escaleras eléctricas pero no para bajar. En Meyehualco me topé con otra persona en silla de ruedas. Cuando llegamos a Constitución de 1917 no tenía cómo descender. Entre cuatro personas lo cargamos.

Transbordé hacia la Línea 8 del Metro con facilidad y en segundos.

Los proyectos técnicamente impecables suelen tener el defecto de que no interpretan de manera correcta el sentir de los usuarios o de la población en general. La Línea 10 del Trolebús tiene una muy buena funcionalidad, pese a que cualquier técnico habría recomendado al Gobierno de la Ciudad de México hacer un servicio a nivel de calle o **extender el Metro hasta Santa Martha**.

El resultado de la obra elevada es, indudablemente, bueno para los usuarios y un nuevo activo para la zona, el común de la gente no entenderá que con los recursos invertidos pudieron haber tenido más alternativas de movilidad o que con un poco más de recursos podría haberse preparado el viaducto para recibir el Metro dentro de unos años. Esos detalles de la política pública quedan fuera de la conversación y es ahí donde los políticos sacan ventaja. El **Trolebús Elevado** es un capricho político, pero hay que reconocer que es un muy buen capricho, así sólo reduzca el tiempo de viaje en 6 minutos.

Copyright © Grupo Reforma Servicio Informativo

**ESTA NOTA PUEDES ENCONTRARLA EN:**

<https://www.reforma.com/trolebus-elevado-como-resulta-en-una-evaluacion-integral/ar2560227>

Fecha de publicación: 27 febrero 2023