



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

El Metro responde ante emergencias: Jorge Gaviño

► La única falla que se registró luego del 19-S fue una fractura en la columna de un puente de la línea 12 ► El transporte es un punto de referencia mundial y es un portento de ingeniería

[FRANCISCO ARCEO]

Jorge Gaviño, director del Sistema de Transporte Colectivo, hizo un balance general tras el sismo del 19 de septiembre, en el que resaltó la solidez e importancia que el Metro tiene en la Ciudad de México, ya que éste se mantuvo fuerte en tiempos de emergencia.

“El Metro es un punto de referencia mundial y es un portento de ingeniería”, aseguró Gaviño al resaltar el papel tan determinante que jugó tras el temblor de magnitud 7.1, ya que no sufrió ningún daño serio gracias a la manera en que está hecho y tardó sólo dos horas para funcionar casi al cien por ciento, y sin poner en riesgo la seguridad de los usuarios en ningún momento.

Además, afirmó que el lugar más seguro para estar durante un terremoto es dentro del subterráneo, ya que funciona como un bunker, por lo que instó a los usuarios a guardar la calma ante este tipo de situaciones.

Refirió que pronto se lanzarán folletos en donde indicarán cuáles son los pasos a seguir en estos casos de emergencia.

La única falla que se registró fue una fractura en la columna de un puente de la Línea 12, lo



que provocó que seis estaciones se quedaran sin servicio; esta está siendo reconstruida prácticamente por lo que será más resistente que la pasada y quedará lista en los próximos días.

El director general del Sistema de Transporte Colectivo, propuso la creación de un tren elevado que conecte la zona centro de la ciudad con el Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, lo cual fue bien recibido por el Presidente de la República, quien ordenó se le destinaran 100 millones de pesos para rea-

lizar el trazo y el plan básico para la creación de este ambicioso proyecto.

La idea es lograr agilizar los traslados hacia el Nuevo Aeropuerto y poder recorrer del centro a Texcoco en tan sólo treinta minutos, cuestión que costaría aproximadamente cien pesos, pero que sería bastante útil para la gran cantidad de usuarios que van del poniente al oriente de la ciudad.

Lo anterior debido a que la gran mayoría de usuarios del Aeropuerto provienen del po-

niente, esta obra ayudaría a solucionar el problema de conectividad.

CONECTIVIDAD. La adición del Wi-Fi dentro del STC es otro de los retos que se están enfrentando, ya que el Director General realizó una consulta con usuarios los cuales, el noventa por ciento de las personas entrevistadas menores a 30 años, exigieron una mejora en la conectividad en el sistema.

El costo original para implementar el Wi-Fi, no sólo dentro

de las estaciones sino también en los túneles, era de 600 millones de pesos, los cuales eran prácticamente imposibles de pagar, por lo que Gaviño optó por asociarse con la compañía estadounidense de telecomunicaciones AT&T que invertirá 1,700 millones de pesos para implementar su tecnología en todo el sistema y otorgar al usuario la posibilidad de conectarse a internet durante su trayecto.

Todo este proyecto no le generará ningún costo al Sistema de Transporte Colectivo.

Actualmente este sistema sólo se ha implementado en la Línea 7 del Metro, ya que es la que más profundidad tiene y de funcionar adecuadamente aquí, no quedará duda de que servirá en toda la red.

Finalmente Jorge Gaviño abordó el tema de la basura en la capital, que gracias a la Planta de Termovalorización será posible convertir los residuos sólidos en energía, la cual será suficiente para operar toda la red del STC.

Actualmente el Metro es el mayor consumidor de energía en la Ciudad de México y al año usa mil 800 millones de pesos para solventar este gasto.



CONVIERTEN ESTACIONES DEL METRO EN SITIOS TEMÁTICOS

RESPIRAN CULTURA ENTRE EMPUJONES

Rinden homenaje a distintos temas de la cultura popular mexicana

ISRAEL ORTEGA

El Metro capitalino está realizando una serie de intervenciones que cambiarán el rostro de estaciones aglomeradas por el de espacios culturales llenos de actividades en el transporte que utilizan 5.5 millones de usuarios al día.

La transformación se realiza de diferentes formas desde 2017 con estrategias como la creación de estaciones “temáticas” como Garibaldi, dedicada a figuras de lucha libre o Guerrero, que exhibe en sus muros al boxeo.

La estación Velódromo de la Línea 9 se decoró como un espacio dedicado al ciclismo; los muros y techos de Zapata, en la Línea 12, se dedicaron a los caricaturistas; y próximamente División del Norte en la Línea 3 recordará a compositores mexicanos.

Sandalio Sainz de la Maza, coordinador de Actividades Deportivas, Sociales y Recreativas del Metro, es uno de los impulsores de esta idea que, a decir del funcionario, quiere mejorar la experiencia de los ciudadanos en el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

“Se trata de hacer un homenaje, un reconocimiento a las áreas más vinculadas con los mexicanos como son estas, la lucha libre, el boxeo, la cultura, la música, la caricatura es una expresión muy mexicana”, describió.

“Cambia la moral de la gente, en otros lados van así (sin prestar atención), la gente platica, se ríe, le recuerdan cosas, se detiene, aprendemos cosas, son museos de sitio prácticamente”.

En Zapata, por ejemplo, la estación se dedicó a caricaturistas mexicanos y en el vestíbulo por el que pasan 80 mil personas diarias algunos caricaturistas célebres dibujaron al revolucionario Emiliano Zapata y se colocaron cédulas y ampliaciones de recortes de periódicos del momento histórico hasta crear una exhibición.

“Es impresionante este lobby, son 35 murales de Zapata, aparte más de 2 mil metros cuadrados, inclusive las escaleras de los caricaturistas más importantes de México, hay más de 300 caricaturistas representados aquí”, agregó Sainz de la Maza.

Sainz añadió que el Metro tiene también actividades recreativas como torneos semanales de ajedrez en la Línea 12 y actividades físicas afuera de las estaciones Fray Servando o Insurgentes.

Entre los planes del STC está el de llegar a 15 estaciones temáticas con intervenciones referentes al cine, a la Selva Lacandona y al Ejército.



■ No faltan los homenajes a la tradición del grabado.

19 OCT 2017

Página: 32 Sección: MOVILIDAD

SERÁ L-5 CORREDOR INCLUYENTE

ISRAEL ORTEGA

La ampliación de la Línea 5 del Metrobús no sólo será el corredor más largo de este sistema, sino también la línea de transporte público masivo con accesibilidad universal más extensa de la Capital.

La línea actualmente comprende 10 kilómetros en el tramo de Río de los Remedios a San Lázaro, pero se ampliará hasta formar un corredor de 30 kilómetros con la extensión del tramo por el Eje 3 Oriente hasta la Glorieta de Vaqueritos.

Guillermo Calderón, director de Metrobús, explicó que el esquema actual de la línea se mantendrá.

Debido a que los autobuses circularán por los carriles de extrema izquierda a lo largo del Eje 3 Oriente, deberán habilitarse cruceros elevados en algunos puntos, al menos en los tramos en los que coincide con las estaciones superficiales de la Línea 8 del Metro.

“Cada 500 metros habrá una estación de Metrobús con accesibilidad para personas con discapacidad, en sillas de ruedas y ciegos, va a ser una mejora importante”, explicó.

“Es el esquema convencional, como hoy está funcionando la Línea 5, es su continuidad, en varios de los puntos vamos a tener elevadores donde se permita cruce a nivel y donde se permita rampa-rampa”.

La inversión del proyecto será cercana a los 3 mil millones de pesos, de los cuales el Gobierno capitalino prevé echar mano de un crédito del Banco Mundial de 2 mil 400 millones de pesos y el resto deberá ser cubierto por los propios concesionarios.

Con los trabajos ya en marcha, explicó Calderón, la ampliación deberá ser concluida hacia noviembre de 2018.



■ La Línea del Metrobús tendrá accesibilidad universal.

Mezcla Distrito Fijo Club de Ciclismo cafetería y taller

AROMA A RUEDAS

Resaltan la labor de los pedalistas para transportar ayuda tras el sismo

SHELMA NAVARRETE

Lo que comenzó como una forma de evadir el tráfico y los empujones en el Metro para Mario Montelongo se ha convertido en una comunidad llamada Distrito Fijo Club de Ciclismo.

El negocio se encuentra en Liverpool 61, en el corazón de la Colonia Juárez y combina una cafetería que se encuentra al frente con un show room y taller de bicicletas al fondo.

“Para mí era un pasatiempo, yo trabajaba como consultor en unas oficinas de Polanco y me movía desde Coyoacán donde vivía. En mis ratos libres arreglaba las bicicletas de mis amigos.

“Todo comenzó en 2014 con un taller de bicicletas y servicios especializados, ganamos algo de fama a partir de ahí. El taller se convirtió en un espacio en donde la gente iba a pasar un rato, tomábamos una cerveza o un café, pero era sólo eso y no había un espacio para convivir”, cuenta Montelongo.

También cooperaron como otras organizaciones ciclistas para ayudar con el transporte de comida, agua y herramientas a las zonas



En el club ubicado en la Colonia Juárez buscan impulsar la bicicleta como opción de movilidad.

Mario Montelongo,
ciclista.

“Creo que la movilización que hubo de parte de los ciclistas para llevar víveres, transportar cosas, se volvió algo sin lo que tal vez hubiera sido más difícil”.



afectadas por el sismo del 19 de septiembre con un grupo de 30 personas, y la donación de bicicletas para Morelos con la asociación civil Bicis por México.

“Hay momentos es los que te das cuenta de que la bicicleta es más eficiente que otros métodos de transporte

y creo que eso le abrirá los ojos a muchas de las personas que tal vez no veían a los ciclistas con buenos ojos.

“Creo que la movilización que hubo de parte de los ciclistas para llevar víveres fue algo sin lo que, tal vez, hubiera sido más difícil”, considera.

El impulso de la bicicleta

como opción de movilidad en la CDMX es el principal objetivo en Distrito Fijo.

“La ciudad ha tenido cambios radicales y eso ha sido también porque la gente ha cambiado. Se ha hecho insostenible la ciudad transitada en coche, por eso se buscan otras opciones”, afirmó.

Alfredo Moreno

TELECOMUNICACIONES

Se retrasa WiFi gratis de AT&T en Metro de CDMX

La complejidad de la estructura de la Línea 7 del Metro de la CDMX, que corre de El Rosario a Barranca del Muerto, ha retrasado dos meses el proyecto de AT&T de ofrecer WiFi gratuito al interior de la vía. A inicios de año se planteó que en agosto ofrecería el servicio.

“Es un proyecto complicado dada la oscuridad y la estructura, por lo que es muy difícil la instalación. Ya avanzamos mucho en unas estaciones. El siguiente paso es trabajar en las otras líneas, pero vamos de acuerdo con el calendario y tenemos tres años para terminar el proyecto” dijo recientemente Kelly King, CEO de AT&T México.

La Línea 7 tiene una profundidad de alrededor de 30 metros, una longitud de 17 kilómetros y cuenta con 14 estaciones, de las cuales tres tienen correspondencia con estaciones de otras líneas.

Del total de la línea, 13 estaciones son subterráneas, por lo que trabajan a profundidades de entre 25 y 35 metros en cada estación.

“Además, es complejo porque sólo se puede trabajar cada día entre tres y cuatro horas en la madru-

Conexión ‘complicada’

- 1 El proyecto durará 3 años (a partir de 2017)
- 2 Cubrirá 11 líneas, 175 estaciones y 350 trenes con WiFi y el 100% de la red LTE
- 3 La primera fase contempla las líneas 7, 3 y 1, que se prevé esté lista a finales de este año
- 4 La línea 7 es la más complicada por su profundidad, por lo que se retrasó el proyecto.
- 5 El programa forma parte de la inversión de 3 mil mdd anunciada por AT&T desde el 2015.

FUENTE: AT&T

13

ESTACIONES

De la línea 7 son subterráneas, por lo que se trabaja a profundidades de entre 25 y 35 metros en cada una.

gada. Las estaciones van ya muy avanzadas y ahorita están trabajando en túneles”, contestó la firma a través de un correo electrónico.

En el proceso, que integra diseño, planeación y despliegue, AT&T estima que se han invertido más de 10 mil horas-hombre.

Se espera que posteriormente se sume la Línea 1 -que va de Pantitlán a Observatorio- y luego la Línea 3 -de Indios Verdes a Universidad-, y así continuará hasta 2020, año en el que se estima que haya internet gratuito en las 175 estaciones y 350 trenes que tiene la red del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

—Itzel Castañares



Tiempo de negocios

DARÍO CELIS

dariocelisestrada@gmail.com

Twitter: @dariocelise

Van 30 por más del NAICM

El viernes se recibieron las ofertas para el Centro de Transporte Terrestre Intermodal del Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Es el edificio de transición entre la terminal y los servicios de transporte público para los usuarios del aeropuerto y su personal.

La obra del complejo, que incluye cuatro niveles en un área de 81 mil 640 metros cuadrados, que albergará cajones de estacionamiento, operaciones de autobús, estación de Metrobús, estación de Metro, alquiler de autos y áreas comerciales, se ubica entre los nueve mil y los diez mil millones de pesos.

La oferta más baja fue de la dupla integrada por la poblana Gaype Construcciones y Metaltech, que ofreció tres mil millones 719 mil pesos, y la más alta del consorcio liderado por la italiana Impregilo, de **Pietro Salini**, aliado a Fusión Mexicana y Rotsen, con 12 mil millones 330 mil pesos. Pero en medio quedaron verdaderos pesos pesados. Apunte a

la española FCC donde **Carlos Slim** es accionista, CICSA del mismo dueño de Carso, ICA de **Bernardo Quintana Isaac** y La Peninsular de **Carlos Hank Rhon**, con diez mil 880 mil pesos.

Otro grupo destacado es el de la regiomontana Garza Ponce, de **José María Garza**, con las hispanas Cobra y Avanzía, del influyente **Florentino Pérez** y que representa aquí **Francisco Gil Díaz**, y la tapatía Corey, de **René Calderón**, con una propuesta de siete mil millones 981 mil pesos.

También considere a Prodemex, que es dirigido por **Antonio Boullosa**, consorciado con la también ibérica Acciona Infraestructuras, que comanda **Guillermo Jiménez**, y la mexicana GIA, que encabeza **Hipólito Gerard**, que plantearon nueve mil millones 197 mil pesos.

Otro consorcio es el de la portuguesa Mota-Engil, que dirige **João Parreira**, Rubau, que capitanea **Jorge Rubau**, Dycusa de **Rodrigo Balli** y las tabasqueñas Calzada Construcciones y Grupo Hycsa, de **Alejandro Calzada Prats**, que ofertaron nueve mil millones 517 mil pesos.

La que reaparece en licitaciones es OHL, que lleva **Sergio Hidalgo**, que va con Ingenieros y Constructores y FR Estructuras y que presentó una por seis mil millones 81 mil pesos. Coyatoc Construcciones es la única que va sola, con 11 mil millones 401 mil pesos.

Otro consorcio no menos importante es el de la española Sacyr, que preside **Manuel Manrique**, asociada a GAMI, de **Manuel Muñozcano**, y Construcciones Jaguar, que lleva **Moisés Zecua**, firmas que propusieron siete mil millones 113 mil pesos.

También el de Grupo Omega de **Jorge Melgarejo**, Advance Builders del ex ICA **Bernardo Quintana Kawage** y la hispana COMSA Corporación que preside **Jorge Miarnau**, que ofertaron siete mil millones 394 mil pesos. Finalmente, apunte la mancuerna Astaldi-Proc Mina, con cinco mil millones 222 mil pesos. El fallo es el 31 de octubre próximo.

9 OCT 2017

Página: 3 Sección: Dinero

En flagrancia

GUSTAVO FONDEVILA

enflagrancia@reforma.com



Robo a transeúnte

Desde 2015, el robo a transeúnte que venía en descenso desde 2010 comenzó a aumentar en la Ciudad de México. Hasta el mes de agosto de este año, dicho delito ya llevaba casi la misma cantidad que todo el 2016 lo que significa que el aumento no es estacional sino sistemático. La CDMX está todavía lejos de 1999 donde se alcanzó el punto máximo de 50,000 robos al año (con menos población que la actual). Caminar por la ciudad era sencillamente peligroso en esas épocas. Ahora estamos a niveles de 2008 donde la "guerra al narcotráfico" disparó los delitos en el país (y la ciudad) hasta 2011 que comenzó a descender.

Pero lo preocupante no es que este delito haya aumentado sino que lo haya hecho a pesar de la estrategia de instalación masiva de cámaras de seguridad, iluminación, policiamiento intensivo y operativos de despliegue de elementos pie a tierra en las diferentes delegaciones de los últimos años que técnicamente era la razón de la contención de este delito.

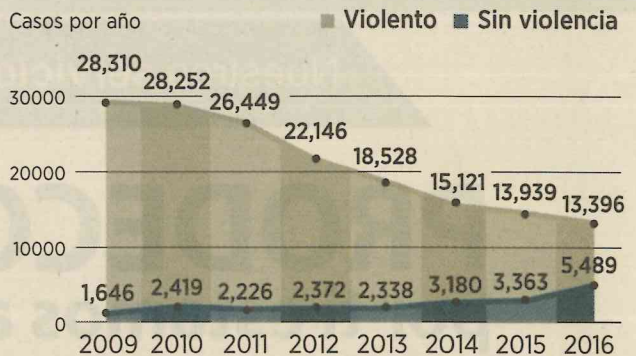
LA VIOLENCIA ES LA EXPLICACIÓN

Pero hay más. En realidad, el fenómeno es más complejo. Las estadísticas de incidencia delictiva por robo a transeúnte comenzaron a registrarse desagregadas por robo con violencia o sin violencia a partir del 2009 (SESNSP). Y si bien, la cifra total de robo a transeúnte va en aumento, el robo con violencia no. De hecho, sigue en descenso (ver gráfica). Lo que empuja la tasa de estos robos hacia arriba es el robo a transeúnte sin violencia. Curiosamente el robo con violencia sigue su tendencia descendente pero el robo sin violencia aumenta con rapidez.

Se trata de una mayor cantidad de personas robando a la gente en la calle sin violencia. Esto puede significar varias cosas, pero en general pueden ser más jóvenes en el inicio de sus carreras criminales (ya después de pasar por prisión, "ascienden" al robo con violencia que generalmente deja más réditos), o bien, seguramente un mayor nivel de especialización de delincuentes que abandonan la violencia por

Baja y sube

Mientras el robo con violencia va a la baja, el no violento sube.



Fuente: SESNSP

el alto grado de presión policial y severidad de las penas.

El robo sin violencia a transeúnte es muchísimo menos riesgoso y casi no llama la atención de la policía. Es posible pasar desapercibido bajo el radar de un policiamiento orientado a los delitos de alto impacto social. Una parte importante de este robo a transeúnte se concentra en los alrededores del Metro que permite cercanía, movimiento y vías de escape sencillas a pesar de cámaras y policías. Es un negocio que se basa en la rapidez para conseguir objetos y también para "reducirlos" en casas de empeño: celulares, cámaras de fotos, tabletas y otras cosas de fácil comercialización no producen grandes botines pero el ciclo permite sostener ingresos con bajo riesgo.

Este "pasaje" de robo con violencia a sin violencia,

o mejor dicho, la reducción de la violencia en el robo a transeúnte es un efecto directo del policiamiento. Es un logro de las estrategias de reducción del crimen en la ciudad. Otra consecuencia es la dispersión del robo: no hay bandas dedicadas a este delito. A diferencia del robo con violencia que generalmente implica dos o tres participantes, la modalidad sin violencia es individual y oportunista. Pocas veces se encuentran grupos organizados y eso también dificulta la posibilidad de contener el crimen porque no hay bandas. La inteligencia policial aquí también se dispersa y pierde fuerza operativa. La detención se basa en la denuncia y en la suerte también oportunista de la policía.

Poco para detener un delito que llegó posiblemente para quedarse.