

---

# SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

---



*La visión de ejercer una profesión como la ingeniería, se puede ver acompañada con un esquema de actuación humanista.*

## Resaltan participación de Díaz Canales por impulsar el desarrollo de la CDMX

El gobierno de la Ciudad de México entregó ayer el "Premio de Ingeniería Ciudad de México 2018" a Manuel Díaz Canales, mediante el cual le reconoce el esfuerzo y talento de los ingenieros que participaron en algún evento notable para beneficio de los habitantes de la capital del país.

Al respecto, el jefe de Gobierno, José Ramón Amieva Gálvez, señaló que las mujeres y hombres que pertenecen a este gremio, contribuyen todos los días a construir de una manera dinámica, efectiva y eficiente la Ciudad de México, "podría definir el contacto y la formación que he tenido con quienes se dedican a la ingeniería en una frase: cómo convertir lo práctico en lo perfecto. Es una forma de ver las cosas bajo una lógica de practicidad que permite siempre buscar lo perfecto; lo perfecto que se convierte en lo funcional; lo funcional que se hace útil, y lo útil que se convierte en lo trascendente".

Comentó que en el Gabinete del GCDMX se encuentran ingenieras e ingenieros quienes se encargan de dar impulso a todos los pro-

gramas que deben ser concluidos y entregados, lo que significa que la visión de ejercer una profesión, se puede ver acompañada con un esquema de actuación humanista.

Refirió que el "Premio de Ingeniería Ciudad de México 2018" representa las diversas etapas y esquemas de intervención que tienen las y los ingenieros en la urbe, y apuntó que "por parte del gobierno es una de las más altas distinciones que se le puede otorgar a una persona que ha contribuido al desarrollo de la ciudad".

Mientras que el titular de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse), Gerardo Báez Pineda, indicó que en el país existen cerca de un millón 750 mil ingenieros, pertenecientes a más de 50 ramas del sector quienes todos los días contribuyen a mejorar la calidad de vida de los mexicanos.

Asimismo, el director general del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Jorge Javier Jiménez Alcaraz, apuntó que el reconocimiento por parte del GCDMX se realiza a los ingenieros que han imaginado, sostenido y levantado la metrópoli.



· Se estima que han defraudado millones de pesos al Gobierno

PARA METRO Y METROBÚS

## Fraude en recarga de tarjetas

LOS DEFRAUDADORES TIENEN EL DESCARO DE ANUNCIARSE EN FACEBOOK; SE DESCONOCE EL MONTO TIMADO

REDACCIÓN  
GRUPO CANTÓN

**CIUDAD DE MÉXICO.**- Policías de investigación financiera y cibernética de la SSP, investigan un fraude en la recarga de tarjetas del Metro y Metrobús, así como la venta ilícita de estas por varios individuos que se promocionan por Facebook y

### EN UN MES

· La identificación y bloqueo de las tarjetas ilegales tomará al menos un mes

Whatsapp.

La venta ilícita es de tarjetas con una recarga de 120 pesos que ofrecen a un precio de 60; los usuarios que se presten a este ilícito pueden no solo ser estafados, sino sometidos a lo que marca la ley, señaló el director del Sistema Metrobús, Guillermo Calderón.

Jorge Jiménez, director del STC Metro indicó que este negocio comenzó hace ocho años, después de que unos equipos de recarga se perdieron.

“En el año 2010/2012 se perdieron algunos de los equipos que recargan y han venido operando de manera inadecuada”, comentó el director en el programa.

Calderón explicó que como los delincuentes no disponen del plástico por ello “invitan” a los usuarios a que les den plástico y ellos regresan el plástico con una recarga de 120 pesos.



OPERAN MEDIANTE REDES SOCIALES

# Alertan sobre venta de recargas fraudulentas a tarjetas de transporte

Supuesto crédito de 120 pesos es cobrado en 60 u 80 pesos; Metrobús, Metro y STE, servicios afectados

**BERTHA TERESA RAMÍREZ**

El Sistema Metrobús alertó a los usuarios sobre una forma de fraude con las tarjetas de acceso tanto a este transporte como al Metro. El ilícito consiste en ofrecer por medio de las redes sociales la recarga de la tarjeta hasta por 120 pesos a un costo de 60 pesos, indicó Guillermo Calderón, titular del organismo.

El funcionario explicó que en 2010 fueron robados dispositivos de recarga que tiene el Metro en taquillas "y ahora lo que hemos detectado es que con ellos se efectúan recargas ilícitas"; sin embargo, "los delincuentes no disponen del plástico, por lo que en las redes sociales invitan a los usuarios a que les den la tarjeta y ellos, los defraudadores, se la regresan con saldo de 120 pesos a cambio de 60 pesos".

La venta ilícita de recargas para utilizar estos transportes "es un fraude que ya se persigue por las policías de Investigación, Financiera, Cibernética y del Transporte de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), por lo que los usuarios que se presten a este ilícito pueden no sólo ser estafados, sino sometidos

a lo que marca la ley", agregó.

Sobre el impacto financiero al Metrobús, el funcionario refirió que "no se tiene preciso, pero no es una cosa que se haya extendido por medio de las redes sociales".

Por su parte, el Sistema de Transporte Colectivo confirmó anoche la existencia de "tarjetas con recargas fraudulentas para el Metro, Metrobús y el Servicio de Transportes Eléctricos (STE)".

Indicó que en las redes sociales se puede contactar a personas para adquirir tarjetas con recargas fraudulentas con 120 pesos a un costo de 60 a 80 pesos, aproximadamente.

En los próximos días se "sustituirán todas las tarjetas con la tecnología CTM512B por la tecnología Full Calypso, como son las Metro Mastercard, de las cuales en el primer semestre se vendieron un millón 500 mil tarjetas" indicó.

Esta tarjeta es de mayor seguridad, ya que tiene un procesador de cuatro llaves criptográficas, el cual evita que sea clonada, agregó el organismo.

Las áreas técnicas del Sistema de Transporte Colectivo "están desarrollando un servidor para bloquear las tarjetas con carga fraudulenta en un tiempo no ma-

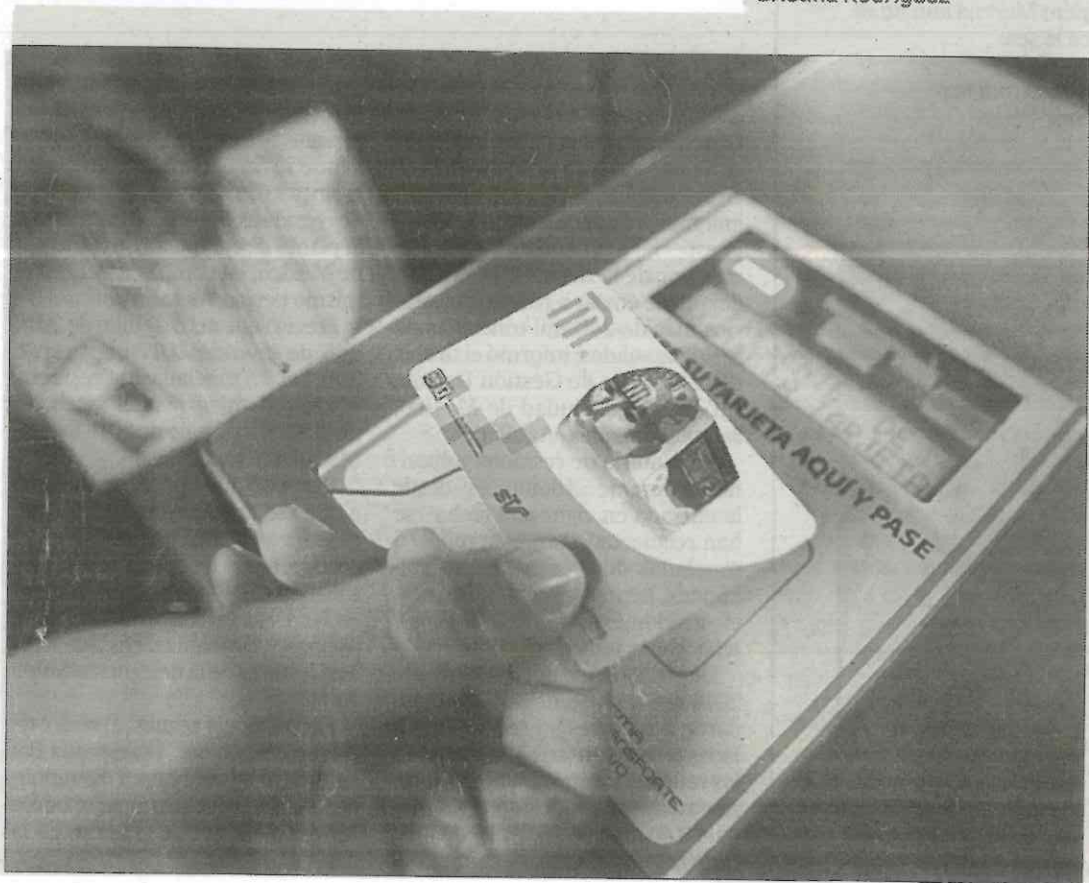
yor a dos días, con la finalidad de identificarlas y desactivarlas, lo que puede tardar hasta un mes, debido a que se consulta al Metrobús y al Servicio de Transportes Eléctricos si sus sistemas reconocen la recarga no identificada en el Metro".

Además, se publicará en sus redes sociales los números de las tarjetas fraudulentas con la finalidad de que las personas que las tengan estén informadas que pueden incurrir en un ilícito y por conducto de la gerencia jurídica inició carpetas de investigación ante la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México, y solicitó la intervención de la Policía Cibernética a fin de dar seguimiento a las denuncias por fraude que se han presentado.

En los próximos días se licitará un nuevo sistema de peaje, el cual debe tener cámara de compensación antifraude, así como mecanismos de seguridad.

ALERTAN

▼ Autoridades detectaron que la tarjeta de acceso al Metro, Metrobús y Transportes Eléctricos es recargada de manera fraudulenta. Foto Cristina Rodríguez





## Provoca lluvia afectaciones en Iztacalco e Iztapalapa

Las lluvias que se registraron la tarde-noche de ayer, afectaron vialidades principales en la delegaciones Iztacalco e Iztapalapa en donde se formaron ocho anegaciones importantes.

Como siempre, una de las más afectadas fue Calzada Ignacio Zaragoza (dirección oriente) y Canal de San Juan, colonia Agrícola Oriental, Iztacalco; otro más en Sur 12 y Oriente 253, colonia Agrícola Oriental, Iztacalco.

Lateral de Circuito Interior (dirección Sur) y Canal de Tezontle, colonia Ampliación Gabriel Ramos Millán, Iztacalco.

Ferrocarril de Río Frío y Oriente 255, colonia Agrícola Oriental, Iztacalco, Sur 12 y Oriente 233, colonia Agrícola Oriental, Iztacalco.

Circuito Interior y Presidente Plutarco Elías Calles, colonia Gabriel Ramos Millán, Iztacalco. Calzada Ignacio Zaragoza y Avenida México, colonia Santa Martha Acatitla, Iztapalapa.

Lanceros de Oaxaca y 3er. Retorno de Lanceros de Oaxaca, colonia Ejér-

cito de Oriente, Iztapalapa

A su vez, la Secretaría de Protección Civil activó la Alerta Amarilla por avance y fortalecimiento de área de lluvia en las delegaciones Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Cuajimalpa, Cuauhtémoc, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.

También se registraron algunas precipitaciones en Álvaro Obregón, Miguel Hidalgo, Benito Juárez; y fuertes en Iztacalco y Cuauhtémoc.

La dependencia capitalina indicó que se presentaron lluvias aisladas por la noche, acompañadas de viento y caída de granizo, hasta las 23:00 horas.

En tanto, elementos de bomberos trabajaron por inundación en la calle Nueva York e Insurgentes, colonia Ciudad de Los Deportes, en Benito Juárez.

En tanto el Sistema de Transporte Colectivo implementó marcha de seguridad en las líneas 2, 4, 5, 6, 7 y 9.

INFRAESTRUCTURA

# 5 obras que inició EPN y que inaugurará AMLO

## Pasa la batuta

Estos son los proyectos del actual Gobierno que quedaron inconclusos y en los siguientes 6 años podrían terminarse bajo la administración de Andrés Manuel López Obrador

En conjunto, los proyectos implican inversiones por cerca de 16 mil 764 mdd


### Nuevo Aeropuerto Internacional de México

743 mil m2 de superficie, 96 puertas de contacto, 3 pistas de operación simultánea en su fase inicial y atenderá a 70 millones de pasajeros al año

### Tren Interurbano México-Toluca

58 km de longitud, 6 estaciones, 30 trenes con 5 vagones y atenderá 230 mil pasajeros por día

248,280 | MDP  Sector Transporte

38,608 | MDP  Sector Transporte





**Viaducto Indios Verdes-Santa Clara**

Puente de 6 km con 8 carriles, conectará la avenida Montevideo con el entronque Santa Clara en Edomex

**5,556** | MDP  Sector Transporte



**Proyecto de Abastecimiento de agua potable Zapotillo para la ciudad de León**


Construcción de la Presa Zapotillo, acueducto, planta de potabilización, infraestructura de macrodistribución.

**16,162** | MDP  Sector Hidráulico



**Ferrocarril Aguascalientes-Guadalajara**

Vía férrea de conexión de 188.1 kilómetros entre el puerto de Manzanillo con Estados Unidos

**11,593** | MDP  Sector Transporte

Fuente: CMIC y SCT

Gráfico: Oscar I. Castro

AXEL SÁNCHEZ  
asanchez@elfinanciero.com.mx

En agosto próximo Andrés Manuel López Obrador (AMLO), virtual triunfador de las pasadas elecciones para presidente de México, definirá el futuro del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), declaró la semana pasada Javier Jiménez Espriú, quien fue propuesto para encabezar la SCT en la próxima administración.

Aunque el exCEO de Compañía Mexicana de Aviación ha dicho que se decidirá sobre tres opciones: concesionar el proyecto, combinar el AICM con dos pistas en la base aérea de Santa Lucía o mantener la obra actual, expertos auguran que AMLO y su equipo se inclinarán por ésta última ante el avance de 40 por ciento que lleva y tras licitarse más del 70 por ciento de los contratos.

Además del NAIM, hay cuatro proyectos de infraestructura que iniciaron su construcción en el sexenio del presidente Enrique Peña Nieto

(EPN) y que serán inaugurados por AMLO. Se trata del Tren Interurbano México-Toluca, proyecto El Zapotillo para el abastecimiento de agua potable para la ciudad de León, el ferrocarril Aguascalientes-Guadalajara y el viaducto Indios Verdes-Santa Clara. Los 5 implicarán inversiones por alrededor de los 320 mil 199 millones de pesos, equivalentes a 16 mil 764 millones de dólares.

Según los expertos, algunos de ellos pasarán a la administración de AMLO por su tamaño y tiempo de construcción -pues van más allá de un sexenio-, y otros por contratiempos relacionados con una mala planeación.

Ascensión Medina, presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de México, dijo que un problema recurrente en las administraciones del país -no sólo la de EPN-, es la falta de planeación, por lo que es necesario el desarrollo de un 'banco de proyectos'.

"Se requiere planificación, obten-

ción de derechos y desarrollo de ingeniería a detalle para edificar una obra, si esto mejora se pueden evitar 'malas prácticas'. Buscamos reunirnos con la nueva administración (de AMLO), queremos apoyar en la planeación de obras para el nuevo gobierno", agregó.

Por su parte, Antonio Hernández, gerente del Centro de Estudios Económicos del Sector de la Construcción (CICM) de la CMIC, comentó que los recortes presupuestales también afectaron el desarrollo de ciertas obras.

"Fue bueno el progreso de infraestructura del país en estos últimos seis años, aunque algunos proyectos se detuvieron o retrasaron por el entorno económico externo negativo -como la reducción de los precios de petróleo y la inestabilidad financiera- que jugó en contra para alcanzar la meta," añadió.

10 JUL 2018



Ahora, destacó, el nuevo gobierno tendrá por objetivo seguir impulsando estas obras, pues algunas (como el NAIM) están en una primera fase y requieren avanzar para impactar a la economía de las familias.

**EL NAIM**

Se trata de uno de los proyectos más importantes de infraestructura en la historia del país y busca solucionar los problemas de saturación del AICM. Contará con seis pistas -de las cuales tres operarán de forma simultánea-, y atenderá a 191 mil pasajeros al día.

Según estimados del actual gobierno, la obra requerirá de inversiones por 13 mil millones de dólares y su primera etapa será inaugurada en 2020.

El titular de la SCT, Gerardo Ruiz Esparza, dijo que la administración de AMLO recibirá el NAIM con un avance de 40 por ciento en su construcción.

Para el presidente de la CICM no hay riesgo en la obra con el nuevo gobierno, pues cree que se buscarán más inversionistas privados y redu-

**13**

**MIL MDD ES LA INVERSIÓN**

Prevista para el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), una de las obras más grandes e importantes en la historia del país.

cirá la participación del gobierno en el proyecto.

**TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA**

La obra que tendrá una longitud de 58 kilómetros y conectará a la CDMX con la capital del Estado de México atenderá diariamente a 230 mil personas e implicará una inversión de 38 mil 608 millones de pesos.

Aunque el plan inició en 2014, ha tenido muchos retrasos en su construcción, ya que se tuvieron que modificar varios trazos ante la inconformidad de vecinos y la falta de permisos.

Además, la obra se encareció, lo que el titular de la SCT atribuyó a una mayor inflación en los materiales de construcción y la debilidad del peso. Se espera que inicie operaciones en mayo de 2019.

**PROYECTO EL ZAPOTILLO**

La presa que abastecerá de agua a León, Guanajuato, tendrá un presupuesto total superior a los 16 mil millones de pesos. Además de dicha presa, la obra incluye un acueducto, una planta de potabilización e infraestructura de macro distribución.

Zapotillo tuvo retrasos y sobrecostos por nuevos estudios, pago de indemnizaciones, obras complementarias y reubicación de localidades afectadas. Además, se encareció por la asesoría técnica-administrativa y normativa y la supervisión técnico-administrativa. Tan sólo de 2014 a 2017 se ejercieron 5 mil millones de pesos del presupuesto.

**FERROCARRIL AGS-GUAD**

Desde 2017 se anunció que no se terminaría de construir en la administración del presidente Peña Nieto. Con un presupuesto de 11 mil 593 millones de pesos y una longitud de 188.1 kilómetros, busca complementar las inversiones del puerto de Manzanillo y agilizar la carga del Pacífico a EU. Este tramo formará parte de los corredores ferroviarios Manzanillo-Tampico y Manzanillo-Nuevo Laredo.

**VIADUCTO IND. VERDES-SANTA CLARA**

Este proyecto lleva más de un año suspendido por las autoridades federales, pues aún deben de arreglarse los derechos de vía con los vecinos de la zona -Gustavo A. Madero- para continuar con el proyecto.

La obra implicará una inversión superior a los 5 mil millones de pesos y servirá para destapar el cuello de botella que se hace entre el Estado de México y la capital del país.

Se espera que la construcción se reanude en 2019 para iniciar operaciones un año después.

**FOCOS**

**El NAIM** será analizado por la próxima administración para ver su viabilidad financiera y técnica.

**El Tren** Interurbano México-Toluca, cuya obra inició en 2014, sufrió retrasos y encarecimientos.

**La presa** El Zapotillo en León, Guanajuato, tuvo retrasos y sobrecostos por nuevos estudios.

**RESGUARDO** ➔ El edificio cilíndrico alberga la Dirección General y oficinas administrativas del Cenart, así como cuatro Centros de Investigación, Documentación e Información dependientes del INBA, entre ellos, el de Artes Plásticas (Cenidiap), que fue el área con mayor daño

## Restauran Torre de Investigación del Cenart, dañada por los sismos

[ REYNA PAZ AVENDAÑO ]

**D**urante nueve meses los dos edificios que conforman la Torre de Investigación del Centro Nacional de las Artes (Cenart), ubicado en la delegación Coyoacán de la Ciudad de México, estuvieron separados y una oquedad se observaba desde los pisos 9, 10 y 11, espacios donde el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA) resguarda acervos de artistas como Diego Rivera, Mathias Goeritz, Carlos Mérida y Roberto Montenegro. El motivo: los sismos del pasado mes de septiembre desprendieron un elemento llamado junta constructiva.

“En la Torre de Investigación hay dos edificios, ambos con cimentación independiente, entonces la junta constructiva es una separación que se deja para que el edificio se pueda mover y no se rompa en caso de sismos; si no existiera chocarían y se fracturarían los inmuebles. Cuando sucedió el sismo del 19 de septiembre la junta constructiva se desprendió”, explicó a *Crónica* el arquitecto Jorge

Ramos, durante un recorrido por la Torre de Investigación.

El pasado 4 de junio el INBA reparó en su totalidad la junta constructiva, es decir, ya no se observa la separación entre los dos edificios y por lo tanto, el personal de los pisos 9, 10 y 11 regresó a laborar.

Sergio Rommel Alfonso Guzmán, subdirector general de educación e investigación artística del INBA, detalló que a través de la Secretaría de Cultura solicitaron la instalación una nueva junta de construcción que, hoy a simple vista, es similar a los gusanos que unen los vagones del Metro y Metrobús.

A las preguntas de si la reconstrucción de la junta referida fue a través de una licitación y cuál empresa contrató la Secretaría de Cultura —ya que Alfonso Guzmán explicó que tuvieron que buscar opciones en el mercado internacional—, las autoridades de INBA no supieron dar respuesta.

“Te mentiría en dar una respuesta precisa, recordemos que si bien el personal que labora en los





*"Todo el Cenart está catalogado como edificio artístico pero no hubo daño estructural y sólo se trabajó la renovación de acabados, además corresponde al siglo XX", dijo el subdirector general de educación e investigación artística del INBA.*

centros nacionales de investigación está adscrito al INBA, en sí el Cenart y el edificio (la Torre de Investigación) pertenecen a la Secretaría de Cultura. Entonces, el proceso de licitación estuvo a cargo de la Secretaría de Cultura", explicó Alfonso Guzmán.

¿Pero sí fue licitación?, se le inquirió. "No lo sabemos", respondió el funcionario. ¿Contaron con asesoría de algún despacho de arquitectos para la reconstrucción?, se le preguntó. "Pocos edificios en la Ciudad de México después del 19 de septiembre tuvieron tanta revisión y dictámenes técnicos como la Torre de Investigación. La Secretaría de Cultura contrató el servicio de dictaminación de un director responsable de obra (DRO), el INBA hizo lo propio; adicionalmente la Secretaría de Cultura a través del Cenart solicitó una opinión técnica a uno de los despachos más reputados del país: Colinas de Buen, y el INBA contrató a una empresa para hacer dictámenes con base en tecnología".

**SIN DAÑO ESTRUCTURAL.** La Torre de Investigación del Cenart, consta de dos edificios, uno cilíndrico de color morado y otro triangular de color anaranjado, ambos diseñados por el arquitecto mexicano

Ricardo Legorreta (1931-2011).

El edificio cilíndrico alberga a la Dirección General y oficinas administrativas del Cenart, así como cuatro Centros de Investigación, Documentación e Información dependientes del INBA, entre ellos, el Centro Nacional de Investigación, Documentación e Información de Artes Plásticas (Cenidiap). En el edificio triangular están los salones de usos múltiples, elevadores y una escalera.

El Cenidiap, que ocupa los pisos 9, 10 y 11, fue el área con mayor daño por el desprendimiento de la junta constructiva, no obstante, "a pesar de lo aparatoso, la Torre de Investigación no presentó daño estructural, así lo indicaron una serie de revisiones, dictámenes y opiniones técnicas", dijo Alfonso Guzmán.

¿La Torre de Investigación cuenta con alguna protección patrimonial?, se le cuestionó al arquitecto Ramos. "Todo el Cenart está catalogado como edificio artístico pero no hubo daño estructural y sólo se trabajó la renovación de acabados, además corresponde al siglo XX y tampoco hay material especial", dijo.

**ACERVOS A SALVO.** El pasado 21 de mayo *Crónica* informó que desde septiembre de 2017, el Cenidiap dejó de prestar servicio y que las auto-

ridades se comprometieron a reabrir las puertas del dicho centro en diciembre, sin embargo, las labores se restablecieron cinco meses después.

"Parte de la tardanza del proceso de ingresar a la Torre de Investigación tuvo que ver con la junta constructiva. De la fecha en que se construyó este edificio a la actualidad, ha evolucionado el campo de los materiales e ingeniería y se optó por la adquisición de una junta constructiva de última generación que no está en el mercado mexicano. Ante la eventualidad de un próximo sismo, ésta tendrá un mejor comportamiento", señaló Alfonso Guzmán.

— ¿Hubo daños en los cubículos donde se resguardan los acervos del Cenidiap?

— Hubo paredes de cubículos que sufrieron daños pero ya fueron sustituidas, enyesadas y pintadas.

— ¿Qué sucedió con los acervos durante esos nueve meses de reconstrucción?

— Se hicieron los análisis sobre lo que sería más conveniente: hacer una extracción de ellos del edificio o mantenerlos y buscar una zona dónde colocarlos. Se optó por esto último, mientras se pintaba, se resanaba y hacia el mantenimiento, los acervos permanecieron en la Torre de Investigación.

— ¿En dónde están ahora los acervos?

— Ya están reubicados en los lugares originales previos al 19S.

Alfonso Guzmán precisó que a partir del 4 de junio, los investigadores reanudaron sus actividades, aunque muchos de ellos, no siempre trabajan *in situ*. "Quien estaba revisando un archivo en físico, tuvo un retraso en su investigación, pero ya hay un porcentaje considerable de los acervos digitalizados".

Por último, el funcionario señaló que de los 19 edificios en la Ciudad de México bajo la responsabilidad de la Subdirección de Educación e Investigación Artística del INBA, los cuales tienen a una población de 8 mil personas entre estudiantes, trabajadores y profesores, la institución no tuvo reporte de heridos durante los sismos de septiembre.

Los pisos 9, 10 y 11, donde están acervos de Rivera, Goeritz, Mérida y Montenegro, también fueron rehabilitados





# Ayuda inesperada

Los viajeros expertos, dentro y fuera del vagón, se colocaron al lado de la puerta. Entraron, en lo que a la adolescente le pareció un enloquecimiento generalizado, con pisotones y empujones

[ AMANDA HERNÁNDEZ ]

**E**ra una calurosa tarde de verano en la Ciudad de México. Amelia dejaba pasar los minutos y veía a la gente subir y bajar del vagón del Metro en el que se transportaba. Estaba perpleja, era su primera vez viajando sola y, por supuesto, las inquietudes adolescentes no se hicieron esperar.

Se dirigía al Centro Histórico, y para ello tendría que aventurarse en un transborde que le parecía aterrador.

En el trayecto quedó asombrada de lo poco observadora que había sido antes al ver pasar los pasillos de las estaciones, pero en compañía de sus padres. Pudo darse cuenta de que ahora, atenta a cada detalle, había un mundo que antes había ignorado que incluía locales de ropa y gente, mucha gente.

En una de las estaciones vio, durante los segundos en los que el convoy permaneció ahí, que un hombre tocaba su violín en una esquina; el sonido apenas era perceptible entre el bullicio.

Además, Amelia había decidido tomar el Metro a una hora que —supo reconocer— no era la mejor para una novata. Había gente a reventar.

La gente se agolpaba, provo-

cando un calor realmente abrumador. Amelia pensó en la playa y, en un rápido movimiento, se amarró el cabello en una coleta de caballo.

La estación de transbordo se acercaba y Amelia decidió irse preparando. El tren llegó a la siguiente estación y los viajeros expertos, dentro y fuera del vagón, se colocaron al lado de la puerta. Entraron en lo que a la adolescente le pareció un enloquecimiento generalizado con pisotones y empujones.

Cuando por fin llegó su turno de salir del vagón, le resultó evidente que no conseguiría salir bien librada. Debía acercarse a la puerta para bajar en la estación de transbordo ¿Qué podía hacer? Un par de vendedores ambulantes consiguió increíblemente abrirse paso entre la multitud, anunciando a todo pulmón su mercancía más novedosa. ¿Cómo lo hacían?

En eso estaba meditando cuando la estación del transbordo ya estaba allí, asomándose por las ventanas. Ella debía bajar sabía Dios cómo. Sin pensarlo más Amelia fue pidiendo permiso con voz tan bajita que nadie la escuchaba. Aun así, avanzó.

Pero Amelia había optado por la puerta a su izquierda y la que se abrió fue la de la derecha. Al-

zandose de puntitas se dio cuenta de su error.

Cambió de dirección un sonido de advertencia se escuchó, el Metro estaba por seguir su curso. Decidió seguir adelante sin prestar atención a las miradas de disgusto... aunque algunas de esas miradas parecían advertirle algo, ¿qué sería?

¡Zaz!

El cuerpo de Amelia se quedó entre las puertas del vagón. La mitad del cuerpo fuera, la mitad, dentro. El golpe lo sintió en la espalda y apenas alcanzó a dar un gritito. Lo peor pasó por su mente, llegó a pensar que el metro arrancaría y ése sería su fin...

Oyó exclamaciones provenientes de diferentes direcciones y Amelia cerró los ojos esperando el desenlace... Al final

los abrió, nada pasaba y vio que ella seguía ahí, inmóvil, al igual que el metro.

Una señora que estaba en el andén le hizo señas al conductor. Las personas de adentro comenzaron a preguntarle si se encontraba bien; las de afuera, que ella miraba, tenían cara de preocupación. El tiempo se detuvo un poco, de manera algo extraña, ella estaba conversando ya con los compañeros de viaje, diciéndoles que estaba bien, mien-



tras seguía quieta, con las puertas atoradas sobre ella.

Pero lo agresivo que había resultado parte del viaje había desaparecido. Ya no era más enemistad e incomodidad, ahora era empatía.

El conductor de la cabina llegó acompañado de otro hombre que estaba localizando las puer-

tas que no habían cerrado correctamente.

La buena suerte continuó para Amelia: el hombre le sonrió y dijo que sólo tenía que empujar las puertas hacia los lados para verse liberada.

Con un poco de pena en la cara, con las mejillas encendidas, mostró una sonrisa que sus padres aseguraban resultaba irresistible. Extendió los brazos y, efectivamente, quedó liberada.

Finalmente todos regresaron a su viaje, el conductor a la cabina, el hombre de la puerta desapareció y Amalia caminó al túnel de trasbordo. La alegría que sintió era genuina por lo involu- crada que estuvo la gente con su accidente de novata. Y el equipo del Metro, cumpliendo con su parte.

Las personas que unos segundos antes entraban y salían en tropel, ahora eran acompañantes comprensivos, que olvidaban incluso su prisa un momento para ayudar.

Una de tantas historias en el Metro, pensó Amelia. Miles de personas y miles de destinos, quién sabe, a lo mejor es una señal, pensó. No paraba de pensar en eso, cuando ya había errado el camino del trasbordo...



## Ortega y Godoy irían a la Segob

Olga Sánchez Cordero, quien será la secretaria de Gobernación con López Obrador, aseguró que Joel Ortega y Leonel Godoy se integrarán al equipo de la dependencia que dirigirá.

“Hay varias personas, (Joel Ortega) está en el equipo. Está también Leonel Godoy, quien es una revelación para mí; tiene maestrías en criminología y todo lo que es el tema de la transición al Sistema de Justicia Penal Acusatorio y nos puede ayudar muchísimo en las procuradurías de los estados, en las fiscalías”, dijo la abogada en el programa Estrictamente Personal, conducido por Raymundo Riva Palacio.

Ortega es ingeniero y fue director del Metro, de 2012 a 2015, año en el que fue despedido por Miguel Ángel Mancera debido a que las instalaciones presentaban constantes fallas a pesar del alza a los precios del pasaje.

—Redacción



# LAS PRISAS POR GOBERNAR Y LOS YERROS DE LA PRIMERA SEMANA



Las prisas de Andrés Manuel López Obrador por gobernar provocaron, en la primera semana como virtual presidente electo, el debate prematuro sobre polémicas promesas de campaña, nombramientos y nuevos asesores que enturbiaron lo que deberían ser días de reflexión y planeación.

En pocas horas se habla de incumplimientos, de engaños e incongruencias, como la compleja venta del avión presidencial y el riesgoso rechazo al Estado Mayor Presidencial, pero sobre todo de la resistencia a dar marcha atrás al gasolinazo y la consecuente recuperación inmediata de un precio favorable a los consumidores con una nueva definición: Ajuste o indexación.

En menos de 6 días se organizó, en redes sociales, la protesta de fieles obradoristas contra el nombramiento del ex presidente del PAN Germán Martínez Cázares en el IMSS con el hashtag #NoAGermánEnIMSS.

De igual forma, López Obrador cambió a Héctor Vasconcelos por Marcelo Ebrard Casaubón en la Secretaría de Relaciones Exteriores, noticia que adelantó la cantante Belinda en redes sociales, aderezada con la anacrónica y vetusta política de la NO intervención, aberrante y cómplice en estos tiempos, dedicada a Nicolás Maduro e imposible de aplicar con Donald Trump, con quien se tendría que renunciar al reclamo y al extrañamiento por la injusticia de las políticas migratorias, de la guerra comercial y el capitalismo salvaje.

En la histórica transición de Vicente Fox Quesada en el 2000, esta primera semana fue de festejo y

optimismo, sin meterse en el atolladero de las declaraciones del próximo secretario de Hacienda, Carlos Urzúa Macías, que ve en la eliminación del gasolinazo una pesadilla presupuestal.

A diferencia, en las prisas de estos días, se dio la desatinada reunión de Alfonso Durazo Montaño - próximo titular de la SSP- con los asesores de seguridad del nuevo gobierno, donde la nota fue la aparición de Manuel Mondragón y Kalb, repudiado por los propios seguidores de López Obrador.

A esta reunión fue invitado Joel Ortega, ex titular de la SSP de Ebrard, cesado por la tragedia del News Divine; también fungió como fallido director del Metro de Miguel Ángel Mancera, "observador pasivo" del resquebrajamiento de la Línea 12 con afanes vengativos contra Ebrard.

En esa reunión, Andrés Manuel declaró que NO va a reformar el artículo 102 constitucional para dar una real autonomía a los fiscales General y Anticorrupción, exigencia del colectivo #PorUnaFiscalíaQueSirva.

En el 2000, Vicente Fox tuvo la tecnócrata idea de enfascar a la opinión pública en el diseño de una parte del gabinete a partir de headhunters contratados para buscar a los mejores elementos. No fue del todo un desacierto dejarle a profesionales esta tarea; así obligó a Jorge Castañeda a llegar con el currículum bajo el brazo a la SRE, a Leticia Navarro a Sectur, a Paco Gil Díaz a Hacienda y hasta a los militares Clemente Vega a la Sedena y Marco Antonio Peyrot a la Semar.

Por supuesto que había muchos sembrados,

como Santiago Creel, y Carlos Abascal, que terminó, en la Segob, como un hombre confiable hasta para los sectores más adversos al PAN, y así se le llevó Fox hasta la histórica toma de posesión, donde el PRI entregaba, de manos de Ernesto Zedillo Ponce de León, la banda presidencial a otro partido.

Las primeras semanas de Felipe Calderón las protagonizó López Obrador a causa del apretado triunfo, con menos de un punto (0.62%), y las posteriores acusaciones de fraude, donde Germán Martínez y Manuel Espino, dos ex panistas ahora conversos al morenismo, tuvieron un papel tenebroso.

En esos primeros días de diciembre del 2006, Calderón no tuvo oportunidad de equivocarse o contradecirse, como lo hace ahora López Obrador; el segundo sexenio del PAN no fue de grandes expectativas, sino de la tersa continuidad en una atmósfera de estabilidad económica aceptable, pero con la gestación de un gran problema: La inseguridad. De igual forma, los primeros días de Enrique Peña Nieto fueron de planeación, ajustes, medida e información a cuentagotas.

Los incontrolables secuestros con violencia provocaron en el 2004, en la administración foxista y en la Jefatura de Gobierno del DF, de Andrés Manuel, la mayor protesta civil pacífica de la historia, encabezada por la ONG México Unido Contra la Delincuencia de Josefina Ricaño.

A partir de ese año, la violencia creció desmesuradamente, con altibajos y pequeños retrocesos, sin embargo, a 14 años del azote, el inventario es la masacre

de cientos de miles de muertes dolosas, con el infame récord de récords en el 2017.

En la reunión de seguridad de Durazo reapareció un personaje protagonista de intentos pasados por solucionar el combate al crimen organizado, titular de la Comisión Nacional de Seguridad en tiempos de Miguel Ángel Osorio Chong: Mondragón y Kalb.

Mondragón no es un hombre acusado de corrupción o enriquecimiento a su paso por tareas que dejan en otros grandes fortunas, sin embargo, inesperadamente, fue acusado de reprimir manifestantes en la toma de posesión de Enrique Peña Nieto, donde Ricardo Monreal Ávila, desde la tribuna del Congreso, denunció en falso: "En esos momentos acaba de ocurrir la primera muerte de un manifestante en el gobierno represor de Peña Nieto".

Ironías del destino, Monreal es parte del círculo de confianza de Andrés Manuel, junto a Mondragón, lo mismo que Joel Ortega, perseguidor de Ebrard Casaubón en el primer trienio de Miguel Ángel Mancera.

Demasiadas prisas en esta primera semana, Andrés Manuel; demasiada inquietud y ansiedad sin razón cuando los adversarios mostraron nobleza, disposición y cortesía.

SUSCRIPCIÓN A CORREO:

<http://ow.ly/S7Ho30igRj7>

twitter: @hugopaez\_info blog:

<http://hugorenepaez.blogspot.mx>

facebook: <https://www.facebook.com/hugopaezopinion>

## EL RINCÓN POÉTICO DE BORGUES

POR EL BÚFALO

