



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Lectura Metro aumenta ejemplares, pasa de 25 mil a 300 mil libros

► Jorge Gaviño, director del Sistema de Transporte Colectivo asegura la red se ha convertido en un "gran centro cultural" para los usuarios

[DENISSE MENDOZA]

El programa *Lectura Metro* ha obtenido resultados positivos en los usuarios que utilizan todos los días el servicio y continúan circulando los libros debido a que estos son devueltos al finalizar el viaje.

Jorge Gaviño Ambriz, director general del Sistema de Transporte Colectivo (STC) destacó que el programa va en aumento, toda vez que pasó de 25 mil a 300 mil libros.

"La idea ahora es mucho más ambiciosa, llegar a un millón de ejemplares, si logramos ese sueño, todas las estaciones del Metro podrán tener anaqueles de intercambio, en donde la gente deje una obra ya leída y se lleve otra", ha señalado.

Incluso la Red Metro ha resaltado que el transporte públi-

co más utilizado por la ciudadanía se ha convertido en un gran centro cultural, en donde la necesidad de movilizarse, de ir de un lugar a otro, de ese tiempo que a veces llamamos muerto, va adquiriendo otras cualidades.

A partir de otros servicios, el Sistema de Transporte Colectivo detalló que la cultura se vuelve un elemento fundamental para darle a los usuarios, la posibilidad de crear tiempos de saber y de conocimiento.

La dependencia refirió que la actividad cultural se despliega actualmente a través de las redes del STC y un ejemplo es el Museo del Metro en la estación Mixcoac, el cual anima a la creación de una librería itinerante, una feria en los cuatro puntos cardinales de la red de transporte, que reforzará la necesaria difusión de la lectura y el fomento del libro.

"Los resultados de diversas encuestas demuestran que en hispanoamérica, menos del cinco por ciento de las ventas de libros son electrónicas, de ahí la importancia de un espacio como el Paseo por los Libros, el cual permite conservar la sana tradición de elegir y adquirir textos impresos", refirió el director general.

PROGRAMA LECTURA METRO. El programa implementado por el gobierno capitalino consiste en el préstamo gratuito de libros a los usuarios en las 21 estaciones de la Línea 3 del Metro, Indios Verdes-Universidad.

Los textos son colocados en los estantes ubicados en la zona de torniquetes para que las personas puedan disponer de ellos, en un horario de lunes a viernes de 09:00 a 18:00 horas.

El programa consiste en el préstamo gratuito de libros a los usuarios en las 21 estaciones de la Línea 3 del Metro; "El

Paseo por los Libros permite conservar la sana tradición de elegir y adquirir textos impresos": Gaviño

Jorge Gaviño explicó que el programa tiene como objetivo fomentar la lectura entre los usuarios del Metro, "los libros que serán distribuidos en cada una de las estaciones de la Línea 3, implica que las personas que tomen un libro, lo puedan dejar en otra estación antes de cambiar de Línea o bien dejarlo ahí antes de salir, lo importante es que el libro circule".

"Lectura Metro", es una campaña diseñada para fomentar la lectura entre las personas; bajo la premisa de que el transporte público es el medio más utilizado para llegar de un punto a otro, por lo tanto, también es el sitio indicado "para viajar por las páginas de un libro" enfatizó, Gaviño Ambríz.

El titular del STC detalló que por primera vez, el Organismo no invierte un sólo peso en este

tipo de proyectos, porque ahora, como parte del programa, los usuarios pueden acudir al módulo del Inspector Jefe de Estación de cada una de las 195 estaciones de la Red para entregar los libros que decidan compartir; los cuales, son colocados en los anaqueles de la Línea 3.

Las instituciones y editoriales que participan, lo hacen con publicaciones internas de carácter científico, tecnológico o relacionado con los géneros literarios como novelas, cuentos, poemas, entre otros textos.

Finalmente, el funcionario subrayó que parte fundamental de este programa, es que los usuarios devuelvan los libros. Agradeció a todos los participantes por su colaboración, ya que gracias a ellos, el programa se consolidará y extenderá al resto de las Líneas del STC.





Alerta en Tlatelolco

El sismo del 19 de septiembre expandió una grieta entre el edificio José María Arteaga y la estación del Metro Tlatelolco que tiene en zozobra a los vecinos. **CIUDAD 4**



■ Habitantes tienen miedo de un colapso en la zona.

Advierten hundimiento en Tlatelolco tras temblor

SHELMA NAVARRETE

El 19S expandió una grieta entre el edificio José María Arteaga y la estación Tlatelolco del Metro que tiene en zozobra a los vecinos.

Antes del sismo, sobre el corredor que divide el multifamiliar de las instalaciones del STC sólo se apreciaba una línea; ahora el hundimiento de adoquines alcanza hasta 35 centímetros de ancho y 15 metros de longitud.

Además, el movimiento telúrico también dejó tuberías rotas, tanto de agua potable como residual.

Las administraciones de los módulos A-B, C-D y E-F enviaron una solicitud a la Dirección Territorial Santa María Tlatelolco para que se haga una supervisión.

Su principal preocupación es que la grieta y las fugas provoquen inestabilidad o colapsos en el cajón por donde corren los convoyes del Metro y en la cimentación del edificio donde hay 288 departamentos. A la fecha, los residentes no cuentan todavía con un dictamen estructural sobre el riesgo de la falla.

“Es un hundimiento que cada vez se hace más evidente, no sé si es de nuestro edificio o del Metro, pero se puede ver el daño que se está ocasionando”, explicó Bernardette Gaytán, representante del módulo E-F.

Bernardette Gaytán,
representante vecinal

■ Hemos tenido visitas de evaluación postsísmica, vinieron ingenieros de la UNAM y del IPN, pero no ha acudido un Director Responsable de Obra”.

PÁGINA 4

Ven riesgo por hundimiento cerca de estación del Metro

Temen otro colapso vecinos de Tlatelolco

**Señalan colonos
aparición de grietas
y desniveles a partir
de 19 de septiembre**

SHELMA NAVARRETE

Aunque se mantuvo en pie tras temblor, los habitantes del edificio José María Arteaga aún temen que un día se venga abajo, como ocurrió con el edificio Nuevo León en el sismo de 1985.

Desde el 19S, vecinos han notado el hundimiento del adoquín que rodea la entrada a sus hogares, fugas de agua que llenan las celdas de cimentación del edificio que llega a alcanzar unos cinco metros de altura y la inclinación de sus departamentos.

No sólo les preocupa la seguridad de los más de 500 habitantes del edificio, sino de los pasajeros de la estación Tlatelolco, que tan sólo entre abril y junio sumaron un millón 924 mil 803 personas.

"Recalcamos que el edificio José María Arteaga tiene colindancia con el cajón del túnel del Metro, su estación y la cisterna que abastece de agua potable a la segunda sección de Tlatelolco.

"Cualquier desplome o deformación que su cimentación o estructura sufran por estas filtraciones afectaría a miles de personas que usan el servicio de transporte colectivo, habitan el edificio o se abastecen de líquido potable que se almacena a sus espaldas", indica la solicitud que enviaron a la Dirección Territorial Santa María Tlatelolco el 15 de octubre.

Con la estación Tlatelolco de la Línea 3 frente a sus ventanas, los representantes de las tres administraciones del conjunto buscan ser escuchados tanto por el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro a través de la

Delegación Cuauhtémoc, pero no han obtenido respuesta hasta el momento.

"Ya teníamos una inclinación desde el sismo del 85, así se rehabilitó nuestro edificio, pero con el sismo de agudizó", observó Gloria Reyes Gómez, representante de administración de la sección A-B.

"Antes se podía ver una pequeña separación, unos centímetros apenas. Ese desplazamiento se dio a partir del sismo (del 19 de septiembre), no sabemos si el edificio se está hundiendo más".

Es justo en el módulo A-B donde las afectaciones parecen más evidentes, por lo que han pedido el apoyo de un grupo de estudiantes de la UAM para monitorear la inclinación en tanto pedirán que también el STC Metro realice una evaluación de las instalaciones en Tlatelolco.

"El módulo en el que vivo está a un lado del Metro, tenemos un desplazamiento y fugas que están llenando las celdas de cimentación. Queremos tener un acercamiento con el Metro, que nos escuche", indicó la vecina.

El punto de quiebre

La construcción afectada es aledaña a la estación del Metro Tlatelolco y al cajón de la Línea 3.

■ Estación del metro ■ Túnel cajón del metro ■ Cisterna



Gloria Reyes Gómez, representante vecinal

■ De repente se vuela una válvula, se rompe un tubo, vemos que se humedecen los adoquines y después de mucho nos damos cuenta de que es una fuga".

TEMEN VECINOS DE TLATELOLCO OTRO COLAPSO COMO EL DE 1985

Advierten hundimiento

Señalan colonos aparición de grietas y grandes desniveles pero nadie los atiende

SHELMNA NAVARRETE

El sismo del 19 de septiembre expandió una grieta entre el edificio José María Arteaga y la estación Tlatelolco del Metro que tiene en zozobra a los vecinos.

Antes del temblor, sobre el corredor que divide el multifamiliar de las instalaciones del STC sólo se apreciaba una línea, pero ahora el hundimiento de adoquines alcanza hasta 35 centímetros de ancho y unos 15 metros de longitud.

El movimiento telúrico también dejó tuberías rotas, tanto de agua potable como residual.

Las administraciones de los módulos A-B, C-D y E-F enviaron una solicitud a la Dirección Territorial Santa María Tlatelolco para que se haga una supervisión.

Temen que la grieta y las fugas

provoquen inestabilidad o colapsos tanto en el cajón por donde corren los convoyes del Metro como en la cimentación del edificio donde hay 288 departamentos.

No sólo les preocupa la seguridad de los más de 500 habitantes del edificio, sino de los pasajeros de la estación Tlatelolco, que tan sólo entre abril y junio sumaron un millón 924 mil 803 personas.

"Recalcamos que el edificio José María Arteaga tiene colindancia con el cajón del túnel del Metro, su estación y la cisterna que abastece de agua potable a la segunda sección de Tlatelolco.

"Cualquier desplome o deformación que su cimentación o estructura sufran por estas filtraciones afectaría a miles de personas que usan el servicio de transporte colectivo, habitan el edificio o se abastecen de líquido potable que se almacena a sus espaldas", indica la solicitud que enviaron el 15 de octubre.

Los representantes de las tres administraciones del conjunto buscan ser escuchados tanto por el STC Metro a través de la Delegación Cuauhtémoc,

pero no han obtenido respuesta.

A la fecha, aunque especialistas han recorrido la zona, los residentes no cuentan todavía con un dictamen estructural sobre el riesgo que representa la falla.

"Es un hundimiento que cada vez se hace más evidente, no sé si es de nuestro edificio o del Metro pero se puede ver el daño que se está ocasionando. Me preocupa que cada vez haya más hundimiento y no hagamos nada para detenerlo.

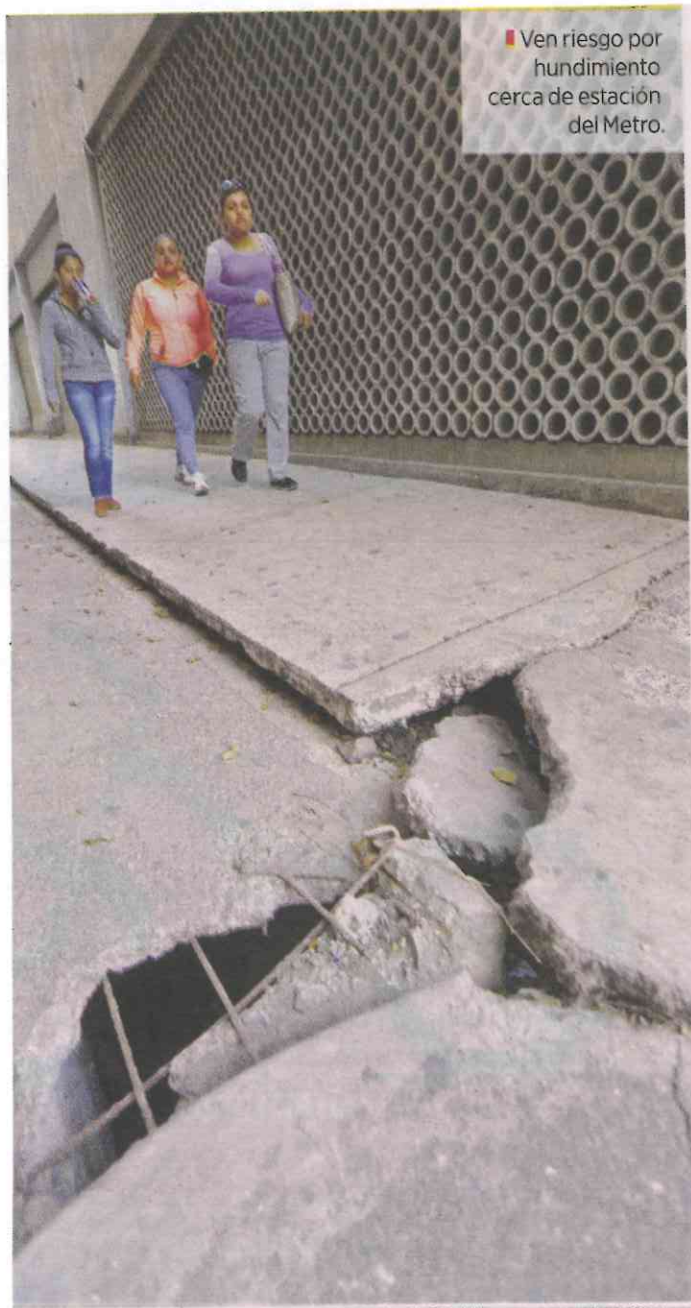
"Hemos tenido varias visitas de evaluación postsísmica, vinieron ingenieros de la UNAM y del IPN, pero no ha acudido un DRO (Director Responsable de Obra), hasta hoy todavía no tenemos como tal un dictamen", explicó Bernardette Gaytán, representante del módulo E-F.

"El módulo en el que vivo está a un lado del Metro, tenemos un desplazamiento y fugas que están llenando las celdas de cimentación. Queremos tener un acercamiento con el Metro, que nos escuche", indicó Gloria Reyes Gómez, representante de administración de la sección A-B.

El punto de quiebre

La construcción afectada es aledaña a la estación del Metro Tlatelolco y al cajón de la Línea 3.

Estación del metro Túnel cajón del metro Cisterna



Victor Zubieta

Que mejor dé alternativas, dice el PVEM

Piden a Morena quitar freno a procesar basura

Notimex >

Annte las impugnaciones promovidas por la bancada de Morena en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) contra la construcción de una planta termovalorizadora para procesar miles de toneladas de basura y convertirlas en energía, el diputado local Xavier López Adame

pidió alternativas. Señaló que cuando Claudia Sheinbaum estuvo al frente de la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema), sólo se recuperó dos por ciento de residuos orgánicos para hacer composta, es decir, 100 toneladas al día. Hoy, se recuperan mil 348 toneladas diariamente, "lo cual hace una diferencia abismal".

El legislador del Partido Verde Ecológico de México (PVEM) señaló que nunca vio que la actual aspirante a Jefa de Gobierno por Morena, durante su gestión como titular de la Sedema, pugnara por otra solución permanente para resolver el problema de los residuos sólidos.

Xavier López Adame
Asambleísta del PVEM

"¿Cuál es la alternativa que nos dejan los diputados de Morena a los capitalinos, al rechazar una planta de termovalorización?"

Por el contrario, sostuvo, cuando sabíamos que teníamos un Bordo Poniente al tope, realizó trámites para permitir un piso adicional de basura enterrada. Tampoco se vio que instalara en el Bordo Poniente el mecanismo para la recuperación de gases de efecto invernadero que son extremadamente contaminantes y propulsores del cambio climático.

RECHAZAN LEGISLADORES proyecto que permite a la CDMX transformar residuos en energía; separación en la capital ha aumentado 13 veces, dice Xavier López Adame

Cerrazón

El partido rechaza el programa de recuperación de residuos.



Foto: Cuartoscuro

> el dato

ENTRE GRITOS y empujones, el 7 de noviembre, Morena tomó la tribuna de la ALDF para impedir que se aprobara el plan financiero para construir la planta.

"¿Cuál es la alternativa que nos dejan los diputados de Morena a los capitalinos, al rechazar una planta de termovalorización, como la que se pretende instalar en el Bordo Poniente para aprovechar los residuos y generar energía para el Metro y para el alumbrado público de la ciudad?", preguntó el legislador.

Se trata, insistió, de enterrar permanentemente residuos que no son susceptibles de reciclaje como fibras de vidrio, pañales, papel de baño, toallas sanitarias, ciertos plásticos que no son recuperables.

El presidente de la Comisión de Medio Ambiente de la Asamblea Legislativa destacó que todos esos desechos son aptos para valorización energética.

Reconoció que durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (2000-2006), con Sheinbaum Pardo como secretaria de Medio Ambiente, entró en vigor la separación de residuos orgánicos e inorgánicos en la Ley de Residuos Sólidos en 2003.

Sin embargo, precisó que fue hasta 2009, con la publicación y entrada en vigor del reglamento de esa ley, que se puso en marcha la aplicación para separar residuos orgánicos e inorgánicos.

De acuerdo con el programa "Basura Cero" del Gobierno capitalino se prevé

construir en dos años una planta de Termovalorización y otra de Biodigestión, las cuales procesarán diario hasta 6 mil 600 toneladas de basura, de las 13 mil que se generan en la capital.

Ambas estarán en el Bordo Poniente y los primeros resultados se verán en dos años.

No obstante, Morena ha expresado su opinión en contra. La asambleísta María Eugenia Lozano acusó que el contrato con la empresa trasnacional Veolia se mantuvo en secreto y sólo por la presión de su bancada se dio a conocer una copia tachada.

Para esta planta, subrayó, el gobierno capitalino deberá destinar un pago de cuatro mil millones anuales durante tres décadas por procesar una tercera parte de los residuos sólidos generados en la capital.

De acuerdo con Lozano Torres, la planta contaminará a la ciudad y entidades vecinas con residuos de plomo y metales pesados, y los soltarán al medio ambiente.

SU OBJETIVO ES CONSTRUIR 15 KM CADA AÑO

Arriola solicitará apoyo a Meade para ampliar STC

Cintha Stettin/**México**

El precandidato del PRI al Gobierno de CdMx, Mikel Arriola, aseguró que la construcción y ampliación de diferentes líneas del Metro "no solo es una propuesta de campaña", por ello hará el planteamiento al precandidato presidencial de

su partido, José Antonio Meade, para que acompañe este proyecto y armar un buen sistema de transporte para la capital.

Durante una reunión con especialistas en temas de movilidad, el aspirante afirmó que el Metro ha sido, es y debe seguir siendo el medio de transporte que facilite el desplazamiento

diario de 5 millones de personas, sin un incremento en el precio del boleto.

"En los últimos 20 años solo se han realizado 24.5 kilómetros, cuando el objetivo deben ser 15 kilómetros anuales. El incremento al precio del pasaje no soluciona la grave situación que enfrenta el Metro, pues a cuatro años del aumento de 3 a 5 pesos, los problemas se siguen agudizando y no se percibe una mejora en la calidad del servicio, como se había prometido", expresó.

Señaló que la problemática del Metro es generalizada debido a la antigüedad de los trenes, la carencia en refacciones y llantas, las fallas permanentes en el servicio, así como inseguridad, suciedad, instalaciones deficientes, presencia de ambulantes y bocineros.

Agregó que el solo aumento a la tarifa ha permitido la recaudación de alrededor de 10 mil millones de pesos, mismos que, sin embargo, no se han reflejado en infraestructura. **M**



Mejorar Metro sin elevar tarifa, ofrece Arriola

POR RITA MAGAÑA TORRES

El Metro es y debe seguir como el medio de transporte que facilite la movilidad diaria de 5 millones de personas en la Ciudad de México, para lo cual requiere ampliar y mejorar su infraestructura, pero sin que ello se traduzca en un incremento en el precio del boleto.

Así advirtió el precandidato del PRI a jefe de Gobierno de la CDMX, Mikel Arriola, quien destacó que buena parte de la solución que enfrenta el Metro está en la construcción de más líneas, pues en los últimos 20 años solo se realizó 24.5 kilómetros, cuando el objetivo deben ser 15 kilómetros anuales.

En una reunión con especialistas de la ciudad en transporte público, Mikel indicó que se debe privilegiar la creatividad, ya que no se trata de un mero tema de campaña para la ciudad, sino sobre el cual se deben generar planteamientos más amplios.

Por ello, dijo, hará el planteamiento al precandidato presidencial del PRI, José Antonio Meade, para que acompañe la propuesta y armar así un buen paquete para la ciudad.

Resaltó que el incremento al precio del pasaje no soluciona los graves problemas que enfrenta el Metro, pues a cuatro años del aumento de 3 a 5 pesos, los problemas se siguen agudizando y no se percibe una mejora en la calidad del servicio, como se había prometido.

Señaló que los problemas es generalizado, debido a la antigüedad de trenes, carencia en refacciones y llantas, fallas permanentes en el servicio, inseguridad, suciedad, así como instalaciones deficientes que requieren atención.

Mencionó que la presencia de ambulantes y bocineros, demora en las corridas, confrontación con el Sindicato, retraso tecnológico en la mayoría



Foto: Cuartoscuro

Mikel Arriola.

de los trenes, ventilación insuficiente, durmientes en mal estado, rieles desgastados, asentamientos diferenciales en el subsuelo, filtraciones de agua, así como diversos grados de deterioro, los cuales se combinan con la creciente demanda de usuarios.

Agregó que el solo aumento a la tarifa ha permitido la recaudación de alrededor de 10 mil millones de pesos, mismos que, sin embargo, no se han reflejado en infraestructura.

Recalcó que el Metro requiere de más vagones para atender la demanda en las horas pico, además de la construcción de más kilómetros.

Con 15 kilómetros al año podríamos completar la gran demanda de la población, reiteró, tras precisar que ello se tiene que hacer de manera muy seria para la generación de recursos, pero sin afectar a los usuarios con más aumentos en el costo del pasaje, comentó.

Mikel Arriola puntualizó que desde hace dos años y medio, la actual directiva del Metro prometió mejorar el servicio y acabar con el ambulante a través de una política de "cero tolerancia", pero eso solo se quedó en buenos deseos.

**> HA SIDO, ES Y DEBE SEGUIR SIENDO EL MEDIO DE TRANSPORTE
QUE FACILITE MOVILIDAD**

ARRIOLA POR AMPLIAR Y MEJORAR INFRAESTRUCTURA DEL METRO

El Metro ha sido, es y debe seguir siendo el medio de transporte que facilite la movilidad diaria de 5 millones de personas en la Ciudad de México, para lo cual requiere ampliar y mejorar su infraestructura, pero sin que ello se traduzca en un incremento en el precio del boleto, advirtió Mikel Arriola.

El precandidato del PRI a la Jefatura de Gobierno de la CDMX destacó que buena parte de la solución que enfrenta el Metro está en la construcción de más líneas, pues en los últimos 20 años sólo se han realizado 24.5 kilómetros, cuando el objetivo deben ser 15 kilómetros anuales.

En una reunión con especialistas en transporte público de la ciudad, Arriola indicó que se debe privilegiar la creatividad, ya que no se trata de un mero tema de campaña para la ciudad, sino sobre el cual se deben generar planteamientos más amplios, por lo que, dijo, hará el planteamiento al precandidato presidencial del PRI, José Antonio Meade, para que acompañe la propuesta y armar, así, un buen paquete para la ciudad.

Resaltó que el incremento al precio del pasaje no soluciona los graves problemas que enfrenta el Metro, pues a cuatro años del aumento de 3 a 5 pesos, los problemas se siguen agudizando y no se percibe una mejora en la calidad del servicio, como se había prometido.

Señaló que la problemática es generalizada debido a la antigüedad de trenes, carencia en refacciones y llantas, fallas permanentes en el servicio, inseguridad, suciedad, instalaciones deficientes, que día a día requieren atención, presencia de ambulantes y bocineros; demora en las corridas, confrontación con el sindicato, retraso tecnológico en la mayoría de los trenes, ventilación insuficiente, durmientes en mal estado, rieles desgastados, asentamientos diferenciales en el subsuelo

y filtraciones de agua, así como diversos grados de deterioro, los cuales se combinan con la creciente demanda de usuarios.

Agregó que el solo aumento a la tarifa ha permitido la recaudación de alrededor de 10 mil millones de pesos, mismos que, sin embargo, no se han reflejado en infraestructura.

Recalcó que el Metro requiere de más vagones para atender la demanda en las horas pico, además de la construcción de más kilómetros.

Con 15 kilómetros al año podríamos completar la gran demanda de la población, reiteró tras precisar que ello se tiene que hacer de manera muy seria para la generación de recursos, pero sin afectar a los usuarios con más aumentos en el costo del pasaje.

Arriola puntualizó que desde hace dos años y medio, la actual directiva del Metro prometió mejorar el servicio y acabar con el ambulante a través de una política de "cero tolerancia", pero que eso sólo se quedó en buenos deseos.

Fue tal la nulidad de las promesas que la Comisión de Derechos Humanos del DF emitió en 2016 la Recomendación

14/2016, en la que puntualizó que el aumento al costo del pasaje de 3 a 5 pesos, en diciembre de 2013, no se había traducido en mejoras en el servicio, ya que la gente sigue viajando en vagones saturados y sin ventilación, además de transbordar y transitar en espacios físicos deteriorados, sin mantenimiento, y con infraestructura vieja.

El precandidato del PRI a la Jefatura de Gobierno expuso que la red del STC tiene un total de 390 trenes asignados (321 neumáticos y 69 férreos) a lo largo de 12 líneas y que para proporcionar el servicio a los usuarios en horas pico se tiene un polígono de operación de 282 trenes, mientras que los 108 trenes restantes se encuentran distribuidos en mantenimiento sistemático, mantenimiento mayor, rehabilitación, proyectos especiales y como reserva.

En tales trenes, añadió, el Metro transporta diariamente 5.5 millones de pasajeros, lo que le representa un sobrecupo de 2.5 millones de usuarios, ya que su capacidad real es de solo 3 millones, razón por la cual requiere urgentemente de una mayor infraestructura.



Para el precandidato del PRI a la Jefatura de Gobierno de la CDMX buena parte de la solución que enfrenta el Metro está en la construcción de más líneas



Foto: Mexsport

EL ASPIRANTE tricolor, en un recorrido por el Metro de la capital.

Mejorar servicio del Metro sin alza, pide Mikel

ESTA MEJO-

RA no debe implicar un aumento en el costo del boleto, sostiene; a 4 años de incremento no hay mejoras, dice

Por Jonathan Bautista >

jonathan.bautista@razon.com.mx

EL PRECANDIDATO del PRI a la Jefatura de Gobierno de la CDMX, Mikel Arriola, se pronunció porque se amplíe y mejore la infraestructura del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro sin que esto implique un aumento en el costo del boleto.

El abanderado tricolor consideró que buena parte de la solución que enfrenta este medio de transporte está en la construcción de más líneas, ya que en los últimos veinte años sólo se han realizado 24.5 kilómetros, cuando el objetivo deben ser quince kilómetros al año.

15

KM al año, es la meta de la construcción de este transporte

> el dato

EL PRECANDIDATO tricolor reiniciará hoy su precampaña con una carrera matutina por el Bosque de Chapultepec.

En un comunicado detalló que durante un encuentro con especialistas de la ciudad en transporte público, sostuvo que en este tema se debe de privilegiar la creatividad, ya que no se trata de un mero tema de campaña para la ciudad, sino sobre el cual se deben generar planteamientos más amplios.

Agregó que hará el planteamiento al precandidato presidencial del PRI, José Antonio Meade, para que acompañe la propuesta y así armar un buen paquete para la ciudad.

Sostuvo que el incremento al pasaje no soluciona los graves problemas que enfrenta este sistema de transporte, ya que a cuatro años del aumento de tres a cinco pesos, los problemas se siguen agudizando y no se percibe una mejora en la calidad del servicio, como se había prometido.

Dijo que la problemática es generalizada debido a la antigüedad de trenes, carencia en refacciones y llantas, fallas permanentes en el servicio, inseguridad, suciedad, instalaciones deficientes que día a día requieren atención, presencia de ambulantes y bocineros, demora en las corridas, confrontación con el sindicato, retraso tecnológico en la mayoría de los trenes y diversos grados de deterioro, mismos que se combinan con la creciente demanda de usuarios.

Destacó que el solo aumento a la tarifa ha permitido la recaudación de cerca de diez mil millones de pesos, los cuales no se han visto reflejados en infraestructura.

#ASPIRANTESCDMX

Mikel busca apoyo local

POR CARLOS NAVARRO

PAIS@HERALDODEMEXICO.COM.MX

El precandidato del PRI por la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, Mikel Arriola, tras una reunión con especialistas de la capital del país en transporte público, afirmó que buscará el respaldo del aspirante presidencial del tricolor, José Antonio Meade, para que acompañe su propuesta de mejorar el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro.

En ese sentido, el ex director general del IMSS sostuvo que se debe privilegiar la creatividad, ya que no se trata

MEJOR MOVILIDAD

- La CDHDF emitió la Recomendación 14/2016, donde dijo que el aumento al pasaje no se había traducido en mejoras en el servicio.

- Diario, 5.5 millones de usuarios usan el Metro.



FOTO: ESPECIAL

• **PROPUESTA.** Arriola busca ampliar transporte.

de un mero tema de campaña para la ciudad, sino sobre el cual se deben generar planteamientos amplios.

Arriola destacó que el Metro debe mantenerse como el transporte público que facilite la movilidad diaria de 5 millones de individuos en la CDMX, por lo que se requiere mejorar y ampliar su infraestructura.

Para ello, mencionó, la solución radica en la construcción de mayor número de líneas. 📌

20

AÑOS HAN
TARDADO
PARA
HACER 24.5
KILÓMETROS
NUEVOS DEL
METRO.

Mikel por ampliar el Metro sin subir precio

Mikel Arriola, precandidato del PRI a la Jefatura de Gobierno de la CDMX, aseguró que el Metro debe continuar como el medio de transporte que facilite la movilidad diaria de cinco millones de personas en la capital del país, para lo cual requiere ampliar y mejorar su infraestructura, pero sin que ello se traduzca en un incremento en el precio del boleto.

Destacó que buena parte de la solución que enfrenta el Metro está en la construcción de más líneas, pues en los últimos 20 años sólo se han realizado 24.5 kilómetros, cuando el objetivo deben ser 15 kilómetros anuales.

En una reunión con especialistas de la ciudad en transporte público, Mikel indicó que se debe privilegiar la creatividad, ya que no se trata de un mero tema de campaña para la ciudad, sino sobre el cual se deben generar planteamientos más amplios, por lo que, dijo, hará el planteamiento al precandidato presidencial del PRI, José Antonio Meade, para que acompañe la propuesta y armar así un buen paquete para la ciudad.

Resaltó que el incremento al precio del pasaje no soluciona los graves problemas que enfrenta el Sistema de Transporte Colectivo, Metro, pues a cuatro años del aumento de 3 a 5 pesos, los problemas se siguen agudizando y no se percibe una mejora en la calidad del servicio, como se había prometido.

Recordó que el aumento a la tarifa permitió la recaudación de 10 mil millones de pesos y no se han visto reflejados. /REDACCIÓN

■ Estatutos de partidos, por encima de ella, señala el Mauricio Huesca Rodríguez

Fraude a la nueva ley electoral, los actos de precandidatos: consejero

■ Aspirantes a la candidatura a jefe de Gobierno incurren en actos anticipados de campaña, señala

**GABRIELA ROMERO SÁNCHEZ Y
ALEJANDRO CRUZ FLORES**

La nueva norma electoral de la Ciudad de México se ha convertido en una simulación, ya que permite que en la etapa de precampañas se pueda ver a precandidatos únicos realizar actividades proselitistas, así como propaganda electoral y formulación de promesas de campaña con las que los aspirantes a jefe de Gobierno buscan posicionarse ante la ciudadanía, aun cuando esas prácticas están prohibidas por dicha ley.

Basta con que los partidos políticos apelen a su derecho constitucional a la libre expresión o

que en su propaganda coloquen una leyenda en la que afirmen que va dirigida a su militancia para salvar dicho escollo y evitar ser sancionados, reconoció Mauricio Huesca Rodríguez, consejero del Instituto Electoral (IECM) de la Ciudad de México.

En entrevista, el consejero admitió que estas acciones podrían ser consideradas como “un fraude a la ley”, es decir, hacer algo indebido a partir de una figura permitida, aunque, recalcó, no se puede generalizar, por lo que se debe revisar caso por caso.

Las precampañas, según el Código de Instituciones y Procedimientos Electorales de la Ciu-

dad de México, deben ser dirigidas a la militancia de los institutos políticos; sin embargo, en este proceso, que se inició el 14 de diciembre, se ha visto a los precandidatos de los partidos de la Revolución Democrática (PRD) Armando Ahued Ortega y Salomón Chertorivski Woldenberg, así como al del Revolucionario Institucional (PRI) Mikel Arriola Peñalosa, realizar recorridos por mercados públicos o en el Metro para promocionarse entre comerciantes y usuarios, además de repartir propaganda política.

O en el caso de la precandidata de Morena, Claudia Sheinbaum Pardo, quien en sus actos

de precampaña —en su mayoría mítines— ha hecho promesas, como eliminar las fotomultas en caso de ganar la jefatura de Gobierno capitalina.

Estas expresiones pueden ser consideradas como actos anticipados de campaña, reconoció Huesca Rodríguez, aunque la misma aspirante, quien es considerada virtual candidata de Morena a jefa de Gobierno, ha manifestado que los estatutos de su partido marcan que “en la contienda interna hay que hablar de la situación de la ciudad”.

En cuanto a Arriola Peñalosa, por ser precandidato único del PRI no debería hacer precampa-

ña porque sería un acto anticipado de campaña; sin embargo, acotó el consejero electoral, por el hecho de que el candidato a jefe de Gobierno debe ser aprobado por el Consejo Político del *tricolor*, tiene autorizada la propaganda electoral, aunque sea precandidato único.

El consejero electoral enfatizó que la promoción de las precandidaturas depende en gran medida del mecanismo de elección que los partidos decidan, ya que la Constitución les garantiza el principio de autodeterminación, por lo que ellos son quienes fijan las reglas para las precampañas.

De esta forma, por ejemplo, si los partidos determinan abrir el proceso de selección de su candidato a una encuesta a la ciudadanía, sus precandidatos tendrán la posibilidad de realizar actos de precampaña dirigidos a la población en general.

Para el líder del PRD, Raúl Flores García, es una situación que se debe analizar, pues se trata de un tema muy complejo, pues “cómo se puede hacer una campaña sin propuestas, cuando la misma gente es la que las pide”, dijo.

Sheinbaum propuso ampliar Bordo: PVEM

2%

DIANA VILLAVICENCIO

—diana.fuentes@eluniversal.com.mx

El presidente de la Comisión de Medio Ambiente de la Asamblea Legislativa, Xavier López Adame, criticó que la bancada de Morena se pronuncie en contra de la planta de Termovalorización cuando su precandidata al Gobierno de la Ciudad, Claudia Sheinbaum, hizo muy poco para dar solución al tema de residuos sólidos.

Recordó que fue durante el gobierno de Andrés Manuel López Obrador (2000-2006), con Claudia Sheinbaum como secretaria de Medio Ambiente que entró en vigor la separación de residuos orgánicos e inorgánicos en la Ley de Residuos Sólidos en 2003.

No obstante fue hasta el 2009 con la publicación y entrada en vigor del Reglamento de esta Ley que se puso en marcha su aplicación, la separación de residuos orgánicos e inorgánicos.

López Adame dijo que cuando la morenista estuvo al frente de la Secretaría del Medio Ambiente sólo se recuperó el 2% de residuos orgánicos para hacer composta, es decir, 100 toneladas al día.

Actualmente, comentó, se recuperan mil 348 toneladas diariamente, lo cual hace una diferencia abismal.

El presidente de la bancada del Partido Verde Ecologista de México, en el recinto de Donceles y Allende, sostuvo que cuando se supo que se tenía un Bordo Poniente hasta el tope, Sheinbaum realizó trámites para que se vol-

RESIDUOS ORGÁNICOS para hacer composta se recolectaban cada día cuando la morenista fue secretaria del Medio Ambiente.

viera a permitir un piso adicional de basura enterrada.

"Tampoco vio que instalara en el Bordo Poniente el mecanismo puntual para la recuperación de gases de efecto invernadero que son extremadamente contaminantes y propulsores del cambio climático", recalcó.

El asambleísta criticó que sus homólogos de Morena rechacen una Planta de Termovalorización como la que se pretende instalar en el Bordo Poniente para aprovechar los residuos y generar energía para el Metro y para el alumbrado público de la Ciudad. ●

#ACCIDENTESYROBOS

PIERDE GCDMX 472 VEHÍCULOS

EL SALDO CORRESPONDE DESDE QUE ARRANCÓ
LA ACTUAL ADMINISTRACIÓN, HASTA EL 4 DE MAYO
DE 2017; LA SSP ES LA MÁS AFECTADA

POR CARLOS NAVARRO

PAIS@HERALDODEMEXICO.COM.MX

Entre percances vehiculares y la inseguridad que prevalece en calles de la Ciudad de México, las autoridades capitalinas reportan la pérdida de medio millar de vehículos oficiales.

En promedio, cada semana dejan de estar disponibles cerca de nueve unidades para funcionarios públicos capitalinos.

De acuerdo con información obtenida vía transparencia, todas las secretarías que pertenecen al gabinete del gobierno local, así como la Jefatura de Gobierno, la Procuraduría General

ALERTÓ A FIRMA

- El director general de la AMIS, Recaredo Arias, antes de que descontinuaran el Tsuru, hizo un llamado a la agencia japonesa para reforzar la seguridad de este auto.

de Justicia local, la Contraloría General del Distrito Federal, la Oficialía Mayor, el Sistema de Aguas de la Ciudad de México y el Sistema de Transporte Colectivo (SCT) Metro sumaron, en conjunto, 472 vehículos perdidos, desde que arrancó la actual administración hasta el 4 de mayo de 2017.

En la capital del país, en el periodo evaluado, se han registrado más de 62 mil denuncias por robo de vehículo con o sin violencia, según datos del gobierno federal, un promedio de 39 diarias, de las cuales 197 pertenecieron a vehículos oficiales del GCDMX.

CASO OMISO

- La única Secretaría que no se contabilizó fue la de Finanzas, debido a que un par de ocasiones se negó a responder, como lo hicieron sus homólogas.

Piñero

Mientras que, entre 2012 y 2015, último año de registro del INEGI, se tuvo cuenta en la Ciudad de México de 59 mil 248 accidentes de tránsito; en los más de 53 meses contemplados, las autoridades capitalinas sufrieron 267 pérdidas vehiculares por choques.

Destaca que la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México, antes del Distrito Federal, (SSPDF), posee la mayor cantidad de unidades perdidas, 140, de las cuales 135 fueron a causa de choques; cabe mencionar que un par de ocasiones se le solicitó a esta dependencia información de 2016, sin embargo no la otorgó.

Le sigue la PGJCDMX con 112: 25 hurtos y 87 colisiones. En la tercera posición queda el Sistema de Aguas de la Ciudad de México con un total de 46, de los cuales 34 han sido a causa del hurto, por lo que esta dependencia es la que más ha sufrido por la inseguridad.

En contraparte, tanto la Secretaría de Desarrollo Económico (Sedeco) como la Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación (Seciti) no han sufrido la pérdida de algún vehículo.

Asimismo, esta situación no representó pérdidas económicas, debido a que todas las unidades oficiales estaban aseguradas a través de Quálitas Compañía de Seguros.

TSURU, EL MÁS ROBADO

De los 197 vehículos que fue-

NÚMEROS ROJOS

EN LA CDMX, EN PROMEDIO, SE ROBAN MÁS DE 30 VEHÍCULOS Y LAS DEPENDENCIAS NO ESTÁN EXENTAS.

5

VEHÍCULOS
ROBADOS
A LA SSP
LOCAL.

25

FUERON
HURTADOS A
LA PGJ DE LA
CAPITAL.

34

AUTOS HA
PERDIDO EL
SISTEMA DE
AGUAS CAPI-
TALINO A
CAUSA DE
ROBO.

ron robados en este periodo, 141 corresponden a la marca Nissan, o sea 71.57 por ciento; sin embargo, resulta que de esos hurtos, 108 eran del tipo Tsuru.

Cabe recordar que, en diciembre de 2017, la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) dio a conocer que este auto fue el más robado durante todo 2017.

Esta asociación detalló que nueve mil 154 unidades fueron despojadas a sus dueños en el periodo mencionado.

Dicho vehículo cuenta con el deshonroso título de ser el más robado en México en los últimos 17 años.

EXPANSIÓN URBANA

Urgen mejora en la movilidad de la CDMX

Expertos sugieren apostar nuevamente al sistema del Metrobús, al uso de la bicicleta y tener intercesiones más seguras para los peatones

Salvador Corona
EL ECONOMISTA

EN LAS últimas décadas, la expansión urbana de diversos estados del país colindantes con la Ciudad de México ha propiciado la creación de redes de transporte público masivo; sin embargo, esto no puede traducirse en mayor calidad, seguridad o coordinación entre sí para los capitalinos, consideraron expertos.

El director del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) en México, Bernardo Baranda, señaló que los pasados gobiernos de la ciudad han realizado cosas positivas y otras no tanto; sin embargo, apostar nuevamente al sistema del Metrobús, al uso de la bicicleta y tener intercesiones más seguras para los peatones se deben seguir expandiendo sin "fragmentarse".

"Aún falta mucho y hay que expandirnos a más zonas de la ciudad, ya que no tenemos un transporte público de gran calidad porque no está integrado 100% a la vida de los ciudadanos, es muy fragmentado", mencionó.

Explicó que deben construirse líneas de Metrobús en promedio cada dos años, es decir, que en una administración se puede expandir el sistema a cerca de 10 líneas que pueden beneficiar a 100,000 personas aproximadamente.

Agregó que a la CDMX, en comparación con el Estado de México, no le falta infraestructura y tiene tarifas regulares, pero la inseguridad es el principal problema del transporte público, esto debido a la falta de regulación en las diferentes rutas que prestan servicio en coordinación con el estado vecino, además de no haber implementación de proyectos enfocados a la movilidad urbana y sí a la infraestructura vial.

SISTEMA INTEGRADO

De acuerdo con el estudio del ITDP "Movilidad Inteligente para la Ciudad de México", creado en enero del 2017, 43% de la población en la ciudad tiene acceso a una estación de transporte masivo a menos de 800 metros de su hogar, mientras que 57% se encuentra alejado a más de 5 kilómetros.

Por lo anterior, recomienda un esquema de movilidad inteligente funcional que requiere de la coordinación e intercambio de información de los diferentes modos de transporte, incluyendo los autobuses, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, trenes, sistemas de bici pública, entre otros.

El Ingeniero en Transporte con experiencia en Movilidad Urbana y Transporte Sustentable y coordinador de Transporte Eficiente en el Poder del Consumidor, Víctor

Hugo Alvarado, dijo que todas las propuestas que permitan mejorar la calidad de servicio en transporte público logra dos objetivos, "que las personas se logren subir al transporte público y que dejemos de depender solamente del automóvil".

Ambos expertos consideraron que la creación de una tarjeta inteligente de transporte que funcione para Metro y/o autobuses o también apps para el pago en lugar de la tarjeta, es esencial para integrar todos los sistemas, además que las tarifas deben ser unificadas en algunos transportes.

El documento también lo recomienda enfocado a la homogeneización y utilización de un sistema de cobro único con los sistemas de transporte público masivo de la Zona Metropolitana del Valle de México, es decir, con Mexibús, Tren Suburbano, Mexicable y con el futuro tren México-Toluca.

Con el comienzo de las precampañas para la elección del 1 de julio de este año, diversos precandidatos al Gobierno de la Ciudad de México han propuesto mejorar el Metro, crear más redes de ciclovías, dar concesiones para autobuses e infraestructura para Centros de Transferencia Modal; sin embargo, no están sustentadas con la organización civil.

"Se tienen que hacer análisis y no propuestas de campaña, un análisis bajo la revisión de la organización civil organizada porque somos actualmente bastantes los expertos en el tema. Antes de generar propuestas deben hacer mesas de diálogo para analizar si son viables para la ciudad", dijo Hugo Alvarado.

URBES...

Agregó que se tiene que revisar el reglamento de tránsito en algunos artículos del límite de velocidad, así como la creación de campañas para que la sociedad esté consciente de ello.

Sobre la creación de un teleférico en zonas altas y periferia de la Ciudad de México, Baranda señaló que puede funcionar; sin embargo, antes de crearlo es mejor dotar de unidades de transporte convencional.

En tanto, Víctor Hugo Alvarado añadió que es un mecanismo de transporte que tiene que estar sujeto a las condiciones del entorno.

HOY NO CIRCULA

Por otro lado, a partir de este lunes, los vehículos con placas de la Megalópolis deberán portar el holograma vigente otorgado a través del Programa de Verificación de su entidad para evitar que sean considerados foráneos en la aplicación del Hoy No Circula.

salvador.corona@eleconomista.mx

VERIFICACIÓN VEHICULAR

• **Por la renovación** de los 55 verificentros, este 2018 se realizó una prórroga de un periodo para verificar los vehículos que circulan en la ciudad que concluirá el 30 de junio de este año.

• **La acción** será para automotores que hayan obtenido el holograma "0", "1" o "2" durante el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria del Segundo Semestre del 2017, "por única ocasión se prorroga vigencia para el Primer Semestre de 2018".

• **Misma situación** será para aquellos hologramas "00" que concluyan su vigencia durante el primer semestre del próximo año.

• **Quienes** no hayan realizado la verificación durante el segundo semestre del 2017 tendrán que realizar el pago de multa por verificación extemporánea.

Algunos afectados buscaron permanecer cercanos a los lugares donde vivían, aunque el mapa de los sitios atractivos para habitar sí se modificó

Los sismos cambiaron la plusvalía en la CDMX

TANIA CASASOLA

—metropoli@eluniversal.com.mx

Los temblores de septiembre no hicieron huir a miles de capitalinos a otros estados, como muchos vaticinaron, pero sí modificaron el mapa de las zonas más atractivas de la Ciudad para vivir.

Las colonias Nuevo Polanco, Condesa y Roma perdieron algo del encanto que ganaron zonas cercanas a Coyoacán, Álamos, Escandón, San Ángel, Ajusco y San Rafael.

Laura compró en 2016 un departamento en Coyoacán de 95 metros cuadrados con dos habitaciones, dos baños y dos estacionamientos. Le costó 2 millones 721 mil pesos. Ahora su departamento vale 3 millones 800 mil pesos; es decir, aumentó más un millón de pesos.

En diciembre de 2016 el metro cuadrado en Coyoacán costaba 28 mil 645 pesos; en diciembre del año pasado ese mismo espacio se cotizaba hasta en 40 mil pesos.

Si tienes un departamento en este sector, igual que Laura, alégrate; es la zona que más aumentó su valor en toda la Ciudad de México.

Coyoacán registró un aumento en sus precios de vivienda de 49%, de acuerdo con un estudio del portal inmobiliario *propiedades.com*.

Vaticinios fatalistas fallaron

Según un análisis realizado por la consultora inmobiliaria ai360, después de los sismos de septiembre pasado los vaticinios fatalistas que anticipaban un desplome en los precios de las viviendas o un éxodo masivo de personas saliendo de la capital del país no se cumplieron.

Sin embargo, sí hubo una modificación en la demanda de vivienda en la Ciudad de México, que se desplazó de zonas otrora de moda como Nuevo Polanco, Condesa y Roma, hacia sectores alejados de las áreas más afectadas por los terremotos.

En 2016 las colonias con mayor plusvalía fueron Polanco IV sección, Roma Norte, Del Valle, Polanco I sección y Bosque de las Lomas.

Coyoacán es ahora la zona con mayor plusvalía de la Ciudad de México, debido a su ubicación estratégica; cuenta con líneas de Metrobús y Metro, avenidas principales y secundarias cerca y de fácil acceso.

La alta calidad de sus servicios públicos, la conectividad con puntos de interés como teatros, por ejemplo, y las inversiones para nuevas obras como centros comerciales impulsaron al alza los precios de la vivienda en esta región capitalina.

Una de las razones por las que Coyoacán encabeza el *top 10* de las zo-

nas con mayor plusvalía es que aumentaron los nuevos desarrollos del segmento residencial plus; es decir, "de lujo", explica en entrevista Leonardo González, analista de Real Estate de *propiedades.com*.

Un departamento considerado como residencial plus con un área de construcción de mil 150 metros cuadrados, con dos habitaciones, dos baños y tres estacionamientos, tenía un valor de 37 millones 674 mil pesos en diciembre de 2016.

Ese mismo departamento incrementó su precio este año a 50 millones 600 mil pesos, es decir, vale 12 millones 325 mil pesos más. En Coyoacán el metro cuadrado pasó de 32 mil 760 pesos a 44 mil pesos.

Los Sismos --

Zonas mejor cotizadas en 2017

En primer lugar se encuentra Coyoacán, que aumentó su plusvalía 49% (un metro cuadrado vale 40 mil pesos); sigue Álamos, 34.47% (un metro cuadrado vale 32 mil 727 pesos); Escandón, 26.14% (un metro cuadrado vale 38 mil 655 pesos); San Ángel, 23.86% (un metro cuadrado vale 51 mil 732 pesos); Ajusco, 19.96% en casas (un metro cuadrado vale 18 mil 070 pesos); San Rafael, 19.78% (un metro cuadrado vale 24 mil 429 pesos); Santa María la Ribera, 18.93% (un metro cuadrado vale 20 mil 256 pesos); Insurgentes Sur, 17.97% (un metro cuadrado vale 45 mil pesos); Las Águilas, 14.80% (un metro cuadrado vale 44 mil 250 pesos), y por último Nuevo Polanco, 14.45% (un metro cuadrado vale 62 mil 195 pesos).

Nuevo Polanco se ubicó en la última posición a pesar de que el valor del metro cuadrado es el más alto de las 10 zonas, al cotizarse en 62 mil 195 pesos. Sin embargo, tras los sismos, la gente empezó a voltear a zonas como San Rafael y Santa María la Ribera, que se posicionaron con una mejor plusvalía este año.

En Coapa, que forma parte de la delegación Coyoacán y en donde se registraron daños importantes por el sismo, los precios de los departamentos que están en venta no tuvieron un impacto tan fuerte.

Los incrementos de precios más notables se dieron en colonias vecinas a las zonas más afectadas por los sismos. Entre ellas están Escandón, Nápoles y Mixcoac.

Aunque también las búsquedas en los portales de viviendas se redireccionaron hacia el sur, a San Jerónimo y el Pedregal, principalmente, comenta Leonardo González.

Las zonas que resultaron afectadas por los movimientos telúricos, como Del Valle, Roma, Condesa y Narvarte no figuran dentro del *top 10*; sin embargo, aún permanecen dentro del

ranking de las 20 zonas con mayor plusvalía. Del Valle ocupa la posición 11, Roma la 16, la Condesa el lugar 18 y la Narvarte está en la última posición con el sitio 20.

Las zonas con las mayores plusvalías para inmuebles nuevos fueron: Nuevo Polanco, Álamos y Las Águilas. Mientras que para inmuebles usados la plusvalía creció en San Ángel, Escandón y Roma.

En el segmento residencial (es decir de lujo) las zonas de San Rafael, Santa Fe y San Ángel tuvieron una mejor plusvalía. En tanto que en el segmento residencial plus las zonas con mayor plusvalía fueron: Lomas de Chapultepec, Pedregal y Coyoacán.

Las zonas "perdedoras", donde más cayó la plusvalía este año, de acuerdo con el análisis del portal inmobiliario, fueron: Anáhuac (-30.45%), Pedregal (-26.63%), Clavería (-20.37%), Coapa en casas (-14.66%), Doctores (-14.16%), Tepepan en casas

(-13.86%), Coapa en departamentos (-10.39%), Del Carmen (-8.49%), Anzures (-8.46%) y Lindavista (-7.29%).

¿Qué pasó después del sismo?

Luego del sismo del 19 de septiembre pasado surgió especulación sobre los efectos que podría haber en el mercado inmobiliario, como la caída drástica de precios o el éxodo masivo de gente a otras entidades. Pero los malos augurios no se cumplieron, coinciden análisis de portales dedicados a la venta de vivienda.

Lo que sí es un hecho es que los precios de venta y renta bajaron en algunas zonas, mientras que en otras registraron aumento.

Algo muy importante es que la gente también empezó a mirar hacia otras zonas en las que este año creció la plusvalía, como la Escandón, Santa María la Ribera y la San Rafael.

En el caso de las colonias Condesa y Roma, los damnificados chilangos buscaron permanecer en la misma zona, se generó demanda de vivien-

da, aumentó el precio de los inmuebles y las búsquedas de apartamentos en internet aumentaron su tráfico, asegura González.

La mayor caída en los precios para rentar ocurrió en la zona de la Del Valle, en donde los precios bajaron 4.62%; en la zona de Portales los costos cayeron 0.77%. Por el contrario, en la Narvarte hubo un aumento de precios de 1.82% en los alquileres.

Respecto a los inmuebles en venta, en la Roma los precios se incrementaron 1.18% y en la Del Valle, 0.22%.

Mientras que en la zona de Condesa los precios cayeron 0.30%; en Portales, 0.03%, y en la Narvarte, 0.01%.

"Una de las preocupaciones era que decaería el interés por comprar o rentar vivienda en las delegaciones y colonias más afectadas; sin embargo, el interés incluso se incrementó", precisa el estudio de la consultora ai360.

De acuerdo con un análisis realizado por el portal *vivanuncios.com*, las colonias del Valle Sur (cayó ocho lugares) y Roma Norte (cayó cuatro lugares), sí perdieron atractivo como opciones para realizar una compra inmobiliaria tras el sismo.

Las 10 colonias que reportaron un mayor número de búsquedas antes del 19 de septiembre de propiedad en venta fueron: Roma Norte, Del Valle Centro, Polanco, Narvarte Poniente, Lomas de Chapultepec, Colonia Centro, Narvarte Oriente, Colonia Doctores, Nonoalco Tlatelolco y Del Valle Sur (posición 10).

Un mes después del sismo la gente estaba interesada en comprar en el

Centro, Lomas de Chapultepec, Del Valle Centro, Polanco, Roma Norte, Narvarte Poniente, Doctores, Nonoalco Tlatelolco, Narvarte Oriente y Del Valle Sur (posición 18).

En el estudio post sismo, ¿qué dicen los portales inmobiliarios?, la consultora ai360 refiere que las casas se hicieron todavía más atractivas. El interés en ellas pasó de 2.3% de las búsquedas a 6.1%.

LOS SISMOS

“Contrario a los pronósticos más pesimistas, el impacto en los precios ha sido modesto. Para las casas en venta se aprecia un aumento de 2%, en tanto que para los departamentos en venta se registra un incremento de 0.6%, y de 0.3% cuando se trata de renta”, refiere el estudio.

Futuro del mercado inmobiliario

El proceso de reconstrucción será un importante detonador de la actividad en el mercado y podría orientar también algunas tendencias futuras.

Para el 2017 podría haber nuevos criterios para la edificación, a partir de un atlas de riesgos actualizado o al menos considerando el tipo de suelo. Asimismo, al igual que ocurrió en 1985, puede anticiparse que algunos hogares busquen mudarse hacia zonas que perciban como más seguras, dentro de la Ciudad de México o en entidades vecinas.

Gracias a su ubicación privilegiada, colonias como Doctores, Obrera, Tabacalera y Álamos ahora están atravesando por un proceso de gentrificación (fase mediante la cual

una zona de la ciudad, que tenía cierta población con ciertas características, cambia por una población con mayores ingresos).

El incremento de la oferta inmobiliaria con locales, oficinas y puntos de interés, así como el aumento en los precios, son indicadores de que una colonia está en transición y esto está pasando con ellas.

De acuerdo con información del portal *propiedades.com*, en Álamos, por ejemplo, una renta costaba 8 mil 500 pesos mensuales en enero de 2016, mientras que en octubre de 2017 se incrementó a 9 mil 294.

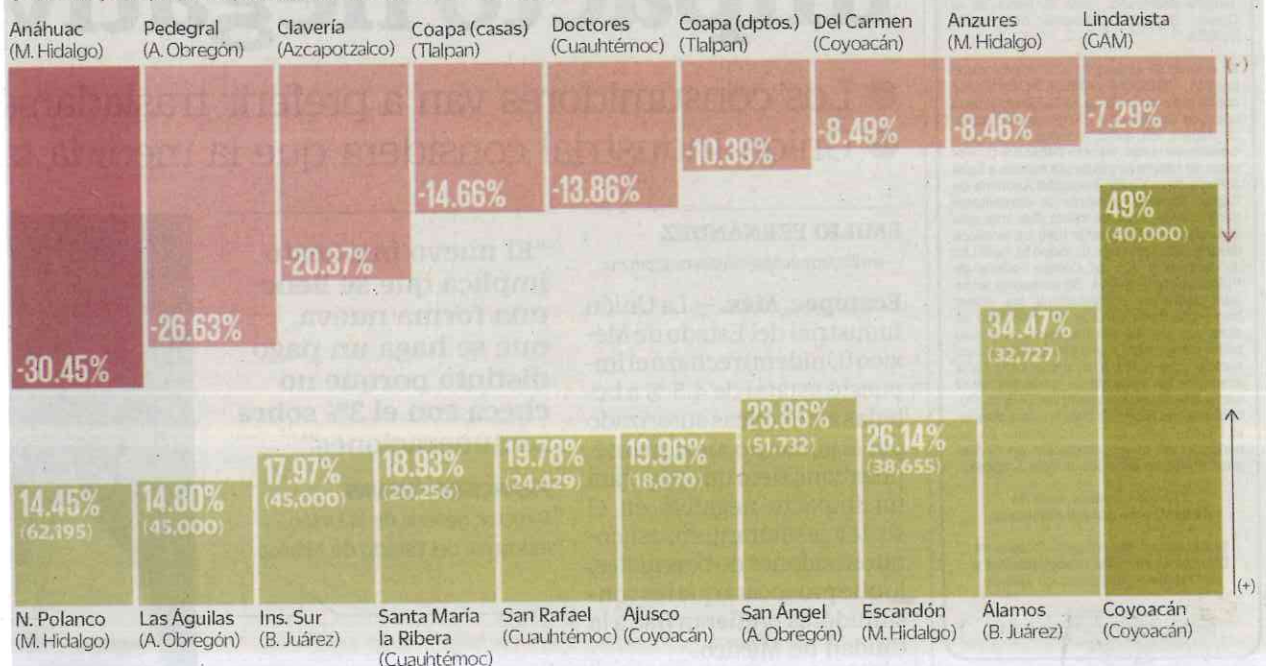
Lo mismo para la colonia Doctores, que pasó de 6 mil 650 pesos a 7 mil 248 pesos mensuales en el mismo lapso. En Obrera, el precio en enero de 2016 era de 5 mil y este año pasó a 5 mil 500. En Tabacalera, el costo se reportó en 21 mil 500 y para octubre pasado estaba en 22 mil 674, por lo que el mercado inmobiliario pondrá especial interés en estas colonias y en las zonas que este 2017 encabezaron el *ranking* de mayor plusvalía. ●

Costos de la vivienda

Los sismos de septiembre provocaron cambios en las zonas favoritas para vivir en la ciudad de México. Estas son las zonas que ganaron en plusvalía y las que perdieron valor.

Zonas con mayor y menor plusvalía a diciembre de 2017

(Porcentaje de plusvalía y valor en pesos por metro cuadrado)



Fuente: Propiedades.com y Vivanuncios.com

EDOMEX

Tres años

Esperando a L4 del Mexibús

El transporte brinda servicio de Indios Verdes a Las Américas; Gobierno del Edomex asegura que la construcción estará lista en el primer trimestre de 2018

Texto y Fotos :**EMILIO FERNÁNDEZ**
—emilio.fernandez@eluniversal.com.mx

El 19 de junio del 2014 iniciaron las obras de construcción de la Línea 4 del Mexibús que ofrecerá servicio de Tecámac hasta Indios Verdes, pasando por Ecatepec y Tlalnepantla, y desde entonces ya transcurrieron más de 42 meses sin que el proyecto de transporte masivo se haya concluido.

En ese lapso han desfilado varios funcionarios por el gobierno del Estado de México y los tres municipios por donde circularán las unidades articuladas que transportarán más de 200 mil usuarios diariamente, cuando la obra sea terminada, pero las obras no han concluido.

El "banderazo" de inicio de la cuarta línea lo dieron el entonces alcalde priista de Ecatepec, Pablo Bedolla López y el secretario de Comunicaciones, Apolinar Mena Vargas.

Los dos ya no están en funciones en esos cargos. La gestión del edil concluyó el 31 de diciembre de 2015 y el ex titular de la Se-

cretaría de Comunicaciones dejó ese puesto en mayo de 2015, luego de que se dieron a conocer audios en los que solicitó a directivos de la empresa de capital español OHL reservaciones para vacacionar.

De 2014 a 2017, la Secretaría de Comunicaciones, que es la responsable del proyecto, ha sufrido transformaciones. En julio de 2015 el Congreso local aprobó que esa dependencia se fusionara con la Secretaría del Agua y Obra Pública y se convirtió en la Secretaría de Infraestructura. El entonces gobernador, Eruviel Ávila Villegas, designó a Erasto Martínez Rojas como su titular.

Unos días antes de que asumiera el cargo para el periodo 2017-2023 el gobernador Alfredo del Mazo Maza, la Cámara de Diputados mexiquense desincorporó a las secretarías de Comunicaciones y Obra Pública de la de Infraestructura para que operaran como antes de la fusión.

125 Años.

Proyecto lento

La concepción de la línea que conectaría a tres de los municipios más poblados del Estado de México comenzó desde finales de la gestión del ex gobernador, Enrique Peña Nieto y la realización inició durante la administración del ex mandatario Eruviel Ávila Villegas.

El ex titular de la Secretaría de Comunicaciones en el sexenio de Eruviel Ávila Villegas, Apolinar Mena, la calificó entonces como "la obra más importante del Estado de México en este tema".

Ese corredor de Indios Verdes hacia la Ciudad de México es el más demandado por los usuarios del Valle de México, pues diariamente se trasladan en Metro y Metrobús más de 650 mil personas y si suman los que se transportan del Estado de México la cifra podría llegar a un millón de pasajeros.

El proyecto consta de un carril confinado de concreto hidráulico; con una longitud de 24.4 kilómetros, 29 estaciones y dos terminales, además brindará servicio, en una primera etapa, a 200 mil usuarios por día. La inversión sería de más de 2 mil millones de pesos. Eso se dijo durante la presentación de la línea 4 que convertirá a Ecatepec en el municipio del Estado de México con el mayor número de rutas del Mexibús.

La línea 1 que va de Ciudad Azteca a Ojo de Agua y la 2 que conecta a Las Américas con el municipio de Cuautitlán Izcalli son las otras dos rutas que ya trasladan en unidades articuladas a los usuarios de la localidad más poblada del país y de municipios vecinos.

La conclusión de la línea 4 estaba prevista para el 2015. Terminó ese año, luego el siguiente, finalizó el 2017 y todavía no está lista la construcción de la obra al 100%.

El gobierno del Estado de México, informó que se estima que el sistema de transporte articulado esté terminado en el tercer trimestre del 2018, aproximadamente hasta el mes de septiembre.

El carril confinado para este transporte presenta un avance de 87%, pero ninguna de las estaciones ha sido concluida.

"Para su puesta en marcha ha requerido diversas obras complementarias que no estaban consideradas originalmente, éstas tienen un avance físico de 10%", comentó la administración de Alfredo del Mazo, a través de su área de Comunicación Social.

El retraso

Francisco González Zozaya, ex titular de la Secretaría de Infraestructura durante el gobierno de Eruviel Ávila, dijo en mayo pasado a EL UNIVERSAL que una de las principales causas que han ocasionado que la obra se haya postergado más de lo esperado es que abajo de donde se edifican las estaciones del Mexibús, sobre la Vía Morelos, hay varios ductos de Petróleos Mexicanos (Pemex).

Los permisos que otorgó la empresa del Estado retrasaron la edificación de los espacios a donde se hará el ascenso y descenso de usuarios, además de que se tienen que llevar a cabo trabajos meticulosos para evitar que se dañe la tubería por donde se traslada combustible y de que se ocasione algún accidente.

Otro aspecto que impidió que el sistema se efectuara en el tiempo planeado fue la negativa del gobierno de la Ciudad de México para que se realizaran obras en su territorio, carril confinado a lo largo de 2.7 kilómetros y la del Centro de Transferencia Modal (Cetram) en el paradero del Metro Indios Verdes.

Por esa indefinición entre 365 a 370 millones de pesos del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), que fueron asignados para que se construyera el equipamiento de la Línea 4 del Mexibús, dentro del territorio capitalino, estarían en riesgo de no aplicarse.

No obstante, en septiembre, unos días antes de que terminara su gestión el gobernador, Eruviel Ávila y el jefe de gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, firmaron un convenio de coordinación para la planeación, construcción, adecuación, implementación y operación para el adecuado funcionamiento del Mexibús 4 y la creación del primer corredor intermetropolitano.

En una primera etapa se determinó que la Línea 4 del Mexibús podrá ingresar al territorio de la Ciudad de México en el tramo comprendido de Indios Verdes hasta la estación La Raza, en donde retornará.

Operación parcial

La intención de la gestión de Eruviel Ávila era

TRES AÑOS --

que antes del 15 de septiembre, fecha en la que concluyó su administración, entre el 80 y 90% de las estaciones estuvieran terminadas, pero no fue así.

Esos espacios aún no presentan mucho avance y el tráfico vehicular en la Vía Morelos, principal arteria que conectará a Indios Verdes, Tlalnepantla, Ecatepec y Tecamac está prácticamente saturada la mayor parte del día.

Unos días antes de que llegara a su fin el sexenio, el ex mandatario mexiquense Ávila Villegas, realizó pruebas en esa línea 4, a pesar de que todavía no se habían terminado los trabajos de construcción.

Desde que se puso en operación el Mexicable, en octubre de 2016, primer teleférico que brinda servicio de transporte masivo en el país, entraron en funcionamiento las unidades articuladas del Mexibús 4 para que los vecinos de la zona de San Andrés de La Cañada, que se encuentra en la Sierra de Guadalupe, pudieran llegar a Indios Verdes desde la estación Santa Clara.

Sin embargo, pese a que las obras no están concluidas la Línea 4 ya brinda servicio a los usuarios. De Indios Verdes a Las Américas es su recorrido completo.

La organización social El Poder del Consumidor, evaluó la operación de esa ruta del sistema articulado mexiquense y criticó la forma en la que funciona; además, detectó fallas técnicas, de infraestructura y operación.

"En los 24.4 kilómetros establecidos para la Línea 4 del Mexibús el servicio se ofrece en tan sólo 15.5 kilómetros sin ninguna estación terminada, sólo se observan los cimientos", señaló el organismo.

El ascenso y descenso de usuarios se efectúan en estaciones que no forman parte de la Línea 4, Puente de Fierro y Casa de Morelos, sino de la Línea 2, según la organización.

En el paradero del Metro Indios Verdes, a donde llegan las unidades articuladas, las maniobras se realizan en una zona que carece de infraestructura adecuada, lo cual obliga a los usuarios a formarse sobre la zona de operación de otros vehículos de transporte público exponiéndolos a un incidente.

Asimismo, las principales irregularidades que encontró El Poder del Consumidor fueron que las estaciones no han sido concluidas, carecen de condiciones de accesibilidad universal, en las dos donde se presta el servicio,

tanto al interior de la Línea (semáforos peatonales audibles, rutas podotáctiles, marcas de cruce peatonal alineadas a rampas en banqueta o superficies a nivel del arroyo vehicular); además de la ausencia de señalamientos como semáforos peatonales y vehiculares, marcas de cruce peatonal e información de la operación del servicio.

Interconexiones de la Línea 4

El Mexibús 4 formara parte de una red de transporte masivo en la zona norte del Estado de México. Conectara con el Mexicable Ecatepec en la estación Santa Clara, con el Mexibús 2 en la estación Casa de Morelos y con el Mexibús 1 en la estación Central de Abastos. En la Ciudad de México conectara con la Línea 3 del Metro y con la Línea 1 del Metrobus en las estaciones La Raza y Deportivo 18 de Marzo; así como la línea 5 del Metro en la estación La Raza y la línea 6 del Metro en la estación Deportivo 18 de Marzo. ●

"Para su puesta en marcha ha requerido diversas obras complementarias que no estaban consideradas originalmente, éstas tienen un avance físico de 10%"

ALFREDO DEL MAZO
Gobernador del Estado de México

87%

AVANCE de construcción presenta el carril confinado para este transporte que llegará a la Ciudad de México.

2 ENE 2018

Página: 5 Sección: METROPOLI



El detenido fue llevado al Ministerio Público.

Capturan a pasajero armado en Metro

ELTHON GARCÍA

Un hombre armado fue detenido en el Metro Zapata de la Línea 12, en la Colonia Santa Cruz Atoyac, en la Delegación Benito Juárez.

Cerca de las 23:00 horas del domingo, el individuo deambulaba por los andenes del subterráneo, mientras manipulaba una pistola, según reportes de la Secretaría de Seguridad Pública capitalina.

Policías auxiliares, adscritos a la estación, fueron alertados por otros usuarios y se dirigieron hacia él.

Al ver a los agentes, ocultó el arma entre sus ropas y se enfiló hacia la salida.

Antes de que pudiera escapar, lo abordaron y fue sometido a una revisión.

Entre sus pertenencias, hallaron una réplica de arma.

“Usuarios se percatan de la situación y nos solicitan el apoyo. Al realizarle una revisión, se le encuentra una réplica de revólver calibre .22, por lo que es puesto a disposición del Ministerio Público”, indica el reporte.

El pasajero fue identificado como Lino, de 38 años, residente de Santa Martha Acatitla, en la Delegación Iztapalapa.

A bordo de la patrulla DF-145-Z1, los agentes lo trasladaron a las instalaciones de la Fiscalía Central de Investigación, donde se inició una carpeta de investigación.

El 21 de diciembre pasado un hombre fue baleado durante una riña al interior del Metro Romero Rubio de la Línea B.

La víctima, quien recibió un impacto en la cabeza, fue trasladada a un hospital, mientras que sus agresores lograron salir del subterráneo y escaparon.



Especial

■ A bordo de la patrulla DF-145-Z1, los agentes lo trasladaron a las instalaciones de la Fiscalía Central de Investigación.

Capturan en Metro a pasajero armado

ELTHON GARCÍA

CIUDAD DE MÉXICO. - Un hombre armado fue detenido en el Metro Zapata de la Línea 12, en la Colonia Santa Cruz Atoyac, en la Delegación Benito Juárez.

Cerca de las 23:00 horas del domingo, el individuo deambulaba por los andenes del subterráneo, mientras manipulaba una pistola, según reportes de la Secretaría de Seguridad Pública capitalina.

Policías auxiliares, adscritos a la estación del Metro, fueron alertados por otros usuarios y se dirigieron hacia él.

Al ver a los agentes, ocultó el

arma entre sus ropas y se enfiló hacia la salida.

Antes de que pudiera escapar, lo abordaron y fue sometido a una revisión.

Entre sus pertenencias, hallaron una réplica de arma.

"Usuarios se percatan de la situación y nos solicitan el apoyo. Al realizarle una revisión, se le encuentra una réplica de revólver calibre .22, por lo que es puesto a disposición del Ministerio Público", indica el reporte.

El pasajero fue identificado como Lino, de 38 años, residente de Santa Martha Acatitla, en la Delegación Iztapalapa.



Foto: Especial

Elementos de la Policía Auxiliar detuvieron a un hombre que portaba una réplica de arma de fuego dentro del Metro Zapata.

ESTACIÓN ZAPATA

Cae con arma dentro del Metro; era réplica

POR WENDY ROA

wendy.roa@gtmm.com.mx

Elementos de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México capturaron a un hombre que, al interior del Sistema de Transporte Colectivo, manipulaba un arma de fuego.

Los hechos se registraron en la estación Zapata de la Línea 3 del Metro, ubicada en avenida Universidad y eje 7 Sur, en la colonia Santa Cruz Atoyac, en Benito Juárez.

De acuerdo con las autoridades, los policías adscritos

al Sector 70 de la Policía Auxiliar (PA) realizaban su recorrido de vigilancia por el lugar, cuando observaron que un sujeto traía un arma de fuego consigo, por lo que lo detuvieron.

Durante la revisión se determinó que la pistola era una réplica de revólver.

El imputado, un hombre de 38 años, fue puesto a disposición de la Agencia Central número 50 del Ministerio Público, en donde se inició la carpeta de investigación correspondiente para determinar su situación jurídica.



ALFREDO LA MONT III

Mis deseos para 2018 son para que las siguientes personas sean canceladas a partir del primer segundo del año que inicia.

1. Las personas que no ponen el celular en modo avión cuando están en el cine, teatro, conciertos, etcétera. Para su información, el modo avión no sólo es para el avión.
2. Las personas que tocan las obras de arte en los museos.
3. Los grupos de turistas siguiendo una banderita portada por el guía y que se atraviesan en frente de todos los demás.
4. Los que padecen de "selfitis".
5. Los que no entienden que los audífonos son para escuchar conversaciones o música en privado, no son de adorno.
6. Las personas que obviamente no se lavan las manos después de ir al baño y que no lo limpian.
7. Las personas que pasan 20 minutos esperando en la cola de una cafetería o un restaurante y luego, cuando finalmente llegan al frente de la línea, se distraen y no saben lo que quieren.
8. La gente que se niega a despojarse de sus mochilas grandes en el Metro lleno y en los pasillos de los aviones donde noquean a medio mundo.
9. Personas que siguen al teléfono cuando están ordenando en una cafetería o restaurante.
10. Las personas que no dicen gracias.
11. Gente que no da propina.
12. Las personas que se comportan como bebés adultos y que no limpian lo que ensucian ni levantan lo que tiran, esperando que alguien más lo haga por ellos.
13. Las personas que no esperan que la gente baje del Metro o del ascensor o lo que sea antes de subir o entrar.
14. Las personas que estornudan en sus manos, y luego tocan las manijas y barandales públicos.
15. Las personas que tosen sin taparse la boca.
16. Los que escupen en la calle.
17. Los que al manejar ponen la flecha para dar la vuelta después de dar la vuelta.
18. Los que tocan el cláxon.
19. Los burócratas que están chacoteando mientras estamos en una larga fila para que nos atiendan.
20. Los extraños que se sienten con derecho de ofrecer consejos no solicitados a personas con hijos.
21. Los papás que descubrieron que las mujeres son personas hasta que tuvieron hijas.
22. Los hermanos que no dan un trato a las mujeres como ellos quisieran que trataran a sus hermanas o a su madre.
23. Los jefes, maestros y todos aquellos hombres que no actúan como tales.
24. Las personas que no levantan las heces de sus perros en la calle, jardines, etcétera.
25. La gente que usa la calle como su bote de basura personal.
26. Los que manejan vehículos con escape ruidoso.
27. Las personas que se refieren a sí mismos como influenciadores del pensamiento.
28. Los corruptos.
29. Los que viven en la impunidad.
30. Toda la actual administración política.

*Creo que entre los ítems 28, 29 y 30 nos vamos a quedar acéfalos en este 2018.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

CULTURA

2 ENERO

CDMX

EXPOSICIÓN



COMUNICACIÓN



"PREMIO CRÓNICA"

ZARAGOZA, LÍNEA 1.

Exposición fotográfica en el marco de la octava edición del "Premio Crónica", organizado por el Grupo Editorial Crónica, destinado a reconocer a quienes con su trabajo engrandecen a México desde sus distintos ámbitos.

HORARIO DE SERVICIO DEL METRO.

MUSEO TÚNEL DE LA CIENCIA



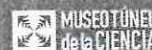
"DE LAS REDES SOCIALES A LA RED CÓSMICA"

LA RAZA, LÍNEA 5.

BÓVEDA CELESTE

El Museo del Metro es primer recinto construido dentro de las estaciones del Organismo que muestra, a través de planos, imágenes y boletos, la evolución de este Sistema de movilidad.

HORARIO DE SERVICIO DEL METRO.



ESTACIÓN EMBLEMÁTICA



EMPATÍA, BARBARA KRUGER

BELLAS ARTES, LÍNEA 8.

El Sistema de Transporte Colectivo en colaboración con Proyecto Paradiso, presentan a la artista internacional Barbara Kruger, con una intervención diseñada para la estación Bellas Artes.

HORARIO DE SERVICIO DEL METRO.

ARTES ESCÉNICAS

TACUBA
LÍNEA 7



► **DANIEL HADDAD**
ACTOR/OBRA DE
TEATRO
DE 17:30 A 18:15 HRS.

► **DÚO MUTATIO**
GUITARRA CLÁSICA
DE 18:30 A 19:20 HRS.

#culturametroCDMX @MetroCDMX f/MetroCDMX

CDMX CapitalSocialPorTi