
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Salda firma publicitaria deuda de 110 mdp con bebederos

Pagan menos, tarde y en especie al STC

Alejandro Velázquez

Usa ISA Corporativo 46 mil 921 espacios comerciales en toda la red de transporte

DALILA SARABIA

La única empresa que explota espacios publicitarios en el Metro arrastraba un adeudo de 110 millones de pesos, mismos que logró pagar en especie.

Tras un avalúo se determinó que ISA Corporativo tenía más espacios de los autorizados.

“Les salió más alto de lo que venían pagando. Obviamente se inconformaron y nos pidieron que se solicitara un nuevo estudio”, dijo Roberto Azbel Arellano, subdirector general de Administración y Finanzas del STC.

“En virtud de ello salió un nuevo avalúo con el que estuvieron de acuerdo y dijeron ‘sí pagamos, pero denos la oportunidad de que el pago sea en especie’... y se llegó a ese acuerdo que ya está por cerrarse”.

Así, compró y montó 10 escaleras electromecánicas e instaló 423 bebederos en 188 estaciones.

ISA cuenta con un Per-



Diego Gallegos

ISA Corporativo pagó su adeudo de 110 millones de pesos en especie al Sistema de Transporte Colectivo.

miso Administrativo Temporal Revocable (PATR) de 10 años -con fecha de conclusión en 2022- para explotar 46 mil 921 espacios publicitarios en toda la red.

Hasta el 25 de septiembre de 2015 esta empresa explotaba 78 mil 203 espacios, pero hizo la devolución del 40 por ciento para ajustarse a lo permitido.

Este PART deja al Metro ganancias por 100 millones de pesos al año por concepto de publicidad, 60 por ciento de los cuales se paga en transferencias electrónicas mensuales y el 40 restante en especie.

“Lo que hemos recibido en lo que va de la Administración son aproximadamente 400 millones de pesos y, obviamente, el dinero que ingresa por la publicidad o cualquier otro medio es para el gasto corriente del propio sistema.

“Va destinado al principal gasto del Metro que son las refacciones que se necesitan para los trenes”, detalló el funcionario.

Vía transparencia, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) informó que de enero de 2010 a septiembre de 2018 han recibido 564 millones 886 mil 025 pesos por el arrendamiento de la publicidad.

Roberto Azbel Arellano, del STC

“Salió un nuevo avalúo con el que estuvieron de acuerdo y dijeron ‘sí pagamos, pero denos la oportunidad de que el pago sea en especie’... y se llegó a ese acuerdo”.

En septiembre de 2018, REFORMA publicó que la Administración local renegoció las condiciones del permiso para explotar la publicidad dentro del Metro.

El acuerdo al que llegó la Oficialía Mayor con ISA Corporativo es que la empresa deberá pagar 10.8 millones de pesos mensuales por el aprovechamiento de los espacios publicitarios, cuando anteriormente pagaba sólo 4.5 millones de pesos.

A menos de un mes que concluya el Gobierno, afirmó Azbel Arellano, no se dejará ningún adeudo por concepto de publicidad que cobrar.

USA ISA CORPORATIVO 46 MIL 921 ESPACIOS COMERCIALES

Malos pagadores

**Salda la empresa
deuda de 110 mdp
con bebederos y
escaleras eléctricas**

DALILA SARABIA

La única empresa que explota espacios publicitarios en el Metro arrastraba un adeudo de 110 millones de pesos, mismos que logró pagar en especie.

Tras un avalúo se determinó que ISA Corporativo tenía más espacios de los autorizados.

"Les salió más alto de lo que venían pagando. Obviamente se inconformaron y nos pidieron que se solicitara un nuevo estudio", dijo Roberto Azbel Arellano, subdirector general de Administración y Finanzas del STC.

"En virtud de ello salió un nuevo avalúo con el que estuvieron de acuerdo y dijeron 'sí pagamos, pero dénos la oportunidad de que el pago sea en especie'... y se llegó a ese acuerdo que ya está por cerrarse".

Así, compró y montó 10 escaleras electromecánicas e instaló 423 bebederos en 188 estaciones.

ISA cuenta con un Permiso Admi-

nistrativo Temporal Revocable (PATR) de 10 años -con fecha de conclusión en 2022- para explotar 46 mil 921 espacios publicitarios en toda la red.

Hasta el 25 de septiembre de 2015 esta empresa explotaba 78 mil 203 espacios, pero hizo la devolución del 40 por ciento para ajustarse a lo permitido.

Este PART deja al Metro ganancias por 100 millones de pesos al año por concepto de publicidad.

A menos de un mes que concluya el Gobierno, afirmó Azbel Arellano, no se dejará ningún adeudo por concepto de publicidad que cobrar.



La empresa publicitaria negoció su deuda para pagar en especie.

STC METRO

Piden denunciar robos en locales

POR JONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gimm.com.mx

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro pidió a los permisionarios denunciar los robos a locales y módulos comerciales, de los que hayan sido víctimas, ante la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México.

El organismo indicó que a pesar de las denuncias de parte de la Asociación de Permisionarios del STC sobre al menos 15 robos en lo que va del año, en sus bitácoras no existe registro de esos incidentes.

“No tiene algún reporte de este incidente en particular, no se encontró nada anotado en bitácora de la estación, se verificó con personal de la estación de Policía de Tacubaya Líneas 1, 7 y 9”, indicó el organismo en una ficha informativa.

El sistema de transporte insistió que los comerciantes deben denunciar los hechos

ante el Ministerio Público ya que, en ocasiones podría tratarse de autorrobos por el mismo personal.

El STC acotó que los Permisos Administrativos Temporal Revocables (PATR) que emite a favor de comerciantes o empresas no lo obligan a brindar seguridad a sus locales y módulos. Por ello, es responsabilidad de los titulares tomar previsiones.

SEGURIDAD
El STC indicó que los permisos que se emiten a favor de las empresas no obligan a brindar seguridad a locales y módulos.

“La seguridad contratada por el organismo no es especialmente para cuidar locales comerciales”, indica el organismo.

Sostuvo que sus esfuerzos en materia de seguridad están enfocados a que los 5.5 millones de usuarios que utilizan diariamente el Metro viajen en condiciones de seguridad, puesto que el objetivo fundamental es la transportación.

“Dentro de las consignas para las dos corporaciones contratadas, no está contemplada la vigilancia de ningún PATR”, señaló.



Foto: Especial

El pasado sábado se registró un asalto a mano armada a la empleada de un local de donas ubicado en la estación Tacubaya.

Se agudiza el acoso en el Metro por horarios

Los delitos no se denuncian por la falta de confianza en autoridades

REDACCIÓN

El acoso y el abuso sexual son delitos que van en aumento en el Metro, según un estudio del Instituto Belisario Domínguez del Senado (IBD).

La investigación titulada "Atención y Prevención del Acoso Sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro", señala que los tocamientos, capturas de foto o video sin consentimiento, muestra de genitales, fricción de genitales y majaderías sexuales, son algunas de las agresiones sexuales más recurrentes.

La mayoría de las agresiones sexuales ocurre de lunes a viernes y los rangos en los que se acumula el mayor número son de 5:00 a 8:59, de 13:00 a 16:59 y de 17:00 a 20:59 horas, los cuales coinciden con las horas habituales de entrada y salida del trabajo y/o escuela.

El estudio revela que de acuerdo con datos del Sistema de Transporte, en el año 2017 solamente en el 32 por ciento de los casos reportados por acoso sexual se abrió una carpeta de investigación, en el 2 por ciento se denunció ante el juzgado cívico, en otro 2 por ciento se presentó una queja y en el 64 por ciento se desistió de la denuncia.

ALERTA

Dé acuerdo con el Ranking Internacional de ciudades con los sistema de transporte más peligrosos para las mujeres en el mundo, el Metro de la Ciudad de México es el segundo más peligroso para las féminas, sólo después de el de Bogotá Colombia

Según el Instituto Belisario Domínguez el tipo de agresiones que llegan a sufrir las mujeres en el Metro, puede consistir en miradas lascivas, eyaculación sobre la persona, besos forzados, etcétera.

Por otro lado, y de acuerdo con los datos propios del Sistema de Transporte Colectivo Metro, los martes fueron los días que más agresiones sexuales en contra de las mujeres se registraron durante 2017.

No obstante, los tocamientos son la forma de acoso sexual más generalizada con 150 averiguaciones previas abiertas y 283 desistimientos de denuncias, en 2017.

La investigación refiere que el acoso y el abuso sexual no se denuncian por la falta de confianza en las autoridades, el desconocimiento de los procedimientos para denunciar, la normalización de la violencia, la vergüenza, el miedo, e incluso por amenazas.

Para atender este problema, el estudio del Instituto Belisario Domínguez señala que, en los últimos años, el Gobierno de la Ciudad de México ha llevado a cabo diversas


acciones, siendo una de las más destacadas el programa denominado "Viajemos Seguras" que arrancó en mayo de 2007 y que continúa vigente hasta la fecha, con el objetivo de prevenir, atender y sancionar la violencia sexual cometida contra las mujeres que viajan en el transporte público y concesionado de la capital del país.

Posteriormente, en noviembre de 2015, se aplicó el "Programa CDMX, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas", el cual tuvo como objetivos fortalecer y ampliar las acciones del programa "Viajemos Seguras".

Asimismo en agosto de 2016, se puso en marcha la "Estrategia 30-100", que implicó a

ba el despliegue de mil 439 elementos de seguridad en 524 operativos de vigilancia y la separación para la movilidad segura de mujeres y niñas en 198 estaciones del Metro.

Otras de las medidas que se aplicaron fue la de implementar silbatos como una herramienta preventiva y disuasiva, repartiéndose 25 mil 851 silbatos a usuarias del transporte público.

El IBD resaltó la necesidad de un enfoque preventivo de largo plazo, para que se modifiquen este tipo de actitudes y se construya una ciudadanía más consciente. 

Con información de Víctor Mayén

IMPARABLE

El IBD reveló que el acoso y el abuso sexual son delitos que van en aumento en el Metro. Especialistas en el tema estiman que hay entre 300 y 350 agresiones sexuales contra mujeres diariamente y no una o dos como reportan las autoridades



HORARIOS

El estudio refiere que la mayoría de las agresiones reportadas durante 2017 ocurrieron de lunes a viernes

- De 5:00 horas a 8:59
- De 13:00 a 16:59
- De 17:00 a 20:59 horas

Las horas coinciden con las habituales de entrada y salida del trabajo o escuela



AGRESIONES COMUNES

- Tocamientos
- Capturas de foto o video sin consentimiento
- Muestra de genitales
- Fricción de genitales
- Majaderías sexuales

150
AVERIGUACIONES
están abiertas por tocamientos,
forma de acoso sexual más
generalizada

283
DESISTIMIENTOS
de denuncias se llevaron
acabo en 2017

¿QUÉ DICE LA LEY?

La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, se define al **acoso sexual** como "una forma de **violencia** en la que, si bien no existe la subordinación, hay un **ejercicio abusivo de poder** que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos"

EN 2017

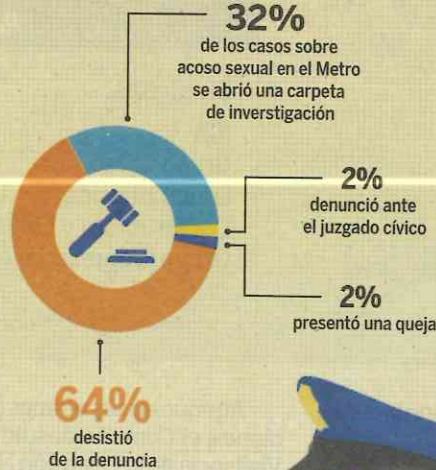


Gráfico: Jaqueline Baulista

El 64% de mujeres no denuncia acoso

GABRIEL XANTOMILA

Tocamientos, capturas de foto o video sin consentimiento, muestra de genitales, fricción de genitales y majaderías sexuales, son algunas de las agresiones sexuales más recurrentes en el Metro de la Ciudad de México, señala una investigación elaborada por el Instituto Belisario Domínguez (IBD) del Senado de la República.

El estudio titulado "Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM)", revela que, de acuerdo con datos del propio sistema de transporte, en 2017 solamente en el 32% de los casos reportados por acoso sexual se abrió una carpeta de investigación, en el 2% se denunció ante el juzgado cívico, en otro 2% se presentó una queja y en el 64% se desistió de la denuncia.

La investigación del IBD recuerda que, según lo estipulado en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, se define al acoso sexual como "una forma de violencia en la que, si bien no existe la subordinación, hay un ejercicio abusivo de poder que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, independientemente de que se realice en uno o varios eventos".

El tipo de agresiones que llegan a sufrir las mujeres en el Metro, explica el estudio, puede consistir en miradas lascivas, eyaculación sobre la persona, besos forzados, etc. no obstante, los tocamientos son la forma de acoso sexual más generalizada con 150 averiguaciones previas abiertas y 283 desistimientos de denuncias, tan solo en el año 2017.

El estudio citado refiere que la mayoría de las agresiones reportadas durante el

año 2017 ocurrieron de lunes a viernes y que los rangos de horas en los que se acumula el mayor número de agresiones son de 5:00 horas a 8:59, de 13:00 a 16:59 y de 17:00 a 20:59 horas, las cuales coinciden con las horas habituales de entrada y salida del trabajo o escuela. Para atender este problema, el IBD señala que, en los últimos años, el Gobierno de la Ciudad de México ha emprendido diversas acciones aunque el panorama sigue siendo poco alentador pues, desde 2015 ha disminuido el número de denuncias, pero no el acoso y abuso sexual en el Metro.



El reporte de acoso coincide con las horas habituales de entrada y salida del trabajo o escuela/MAURICIO HUIZAR

“No sé cómo dejaron el gobierno”: Sheinbaum

● Desconozco los costos de mitigación de varias obras de la capital, dice jefa electa de la Ciudad

DIANA VILLAVICENCIO

—diana.fuentes@eluniversal.com.mx

A dos semanas de que tome posesión del cargo, la jefa de Gobierno electa, Claudia Sheinbaum, aseguró que desconoce en qué condiciones le entregarán la administración.

“A ver en qué condiciones nos la entregan. No hay entrega-recepción formal hasta que recibamos al Gobierno”, recalcó la morenista.

Entrevistada al término de la presentación de la nueva imagen institucional del próximo gobierno, señaló que tampoco puede determinar los costos de mitigación de varias obras en la capital del país, como la ampliación de la Línea 12 del Metro e incluso del Tren Interurbano México-Toluca.

La morenista dijo que se está re-

visando todo el proyecto de tren, el tema de mitigación por la tala de muchos árboles, y aunque no puede determinar en este momento las afectaciones, insistió en que se dará seguimiento puntual.

“Se está revisando el recurso de la ampliación de la Línea 12, como del Tren Interurbano, el Metro está en abandono enorme, va a tocar un mantenimiento mayor”, dijo.

La semana pasada, desde el Congreso local, diputados de Morena cuestionaron las fallas ocurridas en la Línea 2 del Metro.

La diputada local de Morena, Guadalupe Chavira de la Rosa, reprochó la falta de mantenimiento en algunas líneas del metro.

Dijo que es imprescindible llevar a cabo auditorías a fondo sobre este sistema de transporte.

“Alguien que hoy está con nosotros fue el director general del Metro, nos gustaría, diputado [Jorge Gaviño] nos platique qué pasó ahí. Usted anda como muy, como decía hace rato, muy purista, nos gustaría que en su pureza nos platicara cómo pasó

esta situación que ocurre hoy en el Metro”, manifestó la morenista.

La semana pasada hubo un incendio en la interestación eléctrica Xola-Villa de Cortés, situación que obligó al el Sistema M1 de la Ciudad de México a habilitar autobuses de Pino Suárez a Tasqueña por ambas vías con el propósito de trasladar a los miles de usuarios afectados.

Además, precisó que se verá cuánto costó mandar a hacer la marca CDMX, cuánto se les paga a las empresas por hacer los logotipos.

Respecto a si la nueva imagen de su gobierno generará más gasto contundente, la jefa de Gobierno dijo que no: “La papelería de todos modos se tiene que hacer, no lleva costo adicional, sino sencillamente ponerlo en la nueva página o portal”.

Además, aclaró que el equipo de comunicación definirá si conviven o no los logotipos, el actual y el que estará a partir del 6 de diciembre. ●



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Una de las primeras acciones de la administración entrante será revisar los recursos asignados a la Línea 12 del Sistema de Transporte Metro.

CUANDO ASUMA EL GOBIERNO

Hasta el 5/12 se sabrá cómo dejan la CDMX

HÉCTOR GARCÍA
GRUPO CANTÓN

La jefa de Gobierno electa de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, reveló que será hasta cuando asuma el control de la jefatura cuando conozca con profundidad en qué condiciones le dejaron la administración pública.

Recordó que las mesas de transición sirvieron para conocer el manejo de las diferentes dependencias, pero será hasta el 5 de diciembre cuando se conozca la realidad de las cosas.

Y es que en la medida en que se acerca la fecha en que tomará posesión como, afloran actos de malos manejos financieros en la construcción de viviendas que no se llevaron a cabo en la alcaldía de Álvaro Obregón para vecinos que les expropiaron los terrenos para dar paso al Tren Interurbano. Dijo que esa información la están investigando, incluida la de la Línea 12 del Metro.

Promete revisión total al Tren Interurbano

MANUEL COSME

El proyecto del tren interurbano México-Toluca está sometido a revisión, al igual que la ampliación de la Línea Dorada del Metro, sobre todo en el tema de la mitigación por la tala de árboles, aseguró ayer Claudia Sheinbaum, jefa de Gobierno electa de la Ciudad de México.

La titular de la próxima administración local fue entrevistada en el Museo de la Ciudad de México, luego de encabezar la presentación del nuevo logo de su gobierno.

En ese lugar, se refirió a la información de Layda Sansores, alcaldesa de Álvaro Obregón, de que no aparecían 400 millones de pesos para obras de mitigación del Tren Interurbano México-Toluca, lo cual, precisó la jefa de gobierno electa, son recursos federales.

De todas maneras, comentó se revisará el contrato de dicha obra, cuáles son las razones de su retraso, el proyecto y los costos y como es dinero de la Federación el asunto se abordará con el Presidente de la República electo, Andrés Manuel López Obrador.

Sobre la situación en que recibe el Metro, luego de las últimas fallas registradas la semana pasada en las líneas 2 y 7, ratifico que dicho medio de transporte está en pleno abandono y al que se le hará "cirugía mayor".

En otra tema, dijo que será hasta cuando tome posesión cuando sepa las anomalías porque el avance del 98% es en los trabajos conjuntos que se realizaron, "pero la entrega-recepción no inicia todavía. No sabemos cuántas anomalías hay hasta que no recibamos completamente el gobierno", concluyó.

20 NOV 2018

Página: 25 Sección:

Metropolit

AMLO definirá la situación de predio de la Sedena: Sheinbaum

ALEJANDRO CRUZ FLORES

El próximo presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, será quien defina la situación del campo militar 1-F, ubicado en Santa Fe, señaló la jefa de Gobierno electa, Claudia Sheinbaum Pardo, quien durante su campaña electoral pidió a la Secretaría de la Defensa Nacional la donación del predio de más de un millón 255 metros cuadrados para la regulación de agua pluvial.

Entrevistada en el Museo de la Ciudad de México, indicó que aún no se ha definido nada al respecto y que la visita que realizó el sábado junto con el próximo jefe del Ejecutivo federal fue "un recorrido y hasta ahí, todo lo demás es... nada".

Dicho terreno ha estado envuelto en la polémica luego de que en enero pasado se publicó un decreto en el *Diario Oficial de la Federación* por el que se desincorpora del dominio público de la Federación y se autoriza su venta por conducto del Servicio de Administración y Enajenación de Bienes.

Localizado en avenida Vasco de Quiroga 1401, colonia Santa Fe, en Álvaro Obregón, y con una exten-

sión casi cuatro veces más grande que Disneylandia, organizaciones sociales y vecinales alertaron sobre la pretensión de construir en dicho predio un complejo inmobiliario de más de 7 millones de metros cuadrados, por lo que en marzo Sheinbaum Pardo se pronunció por que fuera donado al gobierno de la ciudad.

Al final, la Secretaría de la Defensa Nacional se desistió de vender el terreno, al publicar un nuevo acuerdo en el *Diario Oficial* en el que señala que el Ejército Mexicano lo seguirá ocupando para actividades castrenses, por lo que se deja sin efecto la decisión de desincorporarlo como bien público.

Por otra parte, la jefa de Gobierno electa apuntó que se revisa el contrato del Tren Interurbano México-Toluca en lo que respecta a obras realizadas por la administración local, desde el retraso de los trabajos, hasta cómo están el proyecto y los costos.

También dijo que se analiza lo relacionado con la ampliación de la línea 12 del Metro, de Mixcoac a Observatorio, y reiteró que dicho sistema de transporte lo recibirá en un "abandono enorme", por lo que se le tendrá que realizar mantenimiento mayor.

20 NOV 2018

Página: 20 Sección:

Capital

Proyectan ciclovías sobre Eje Central y en Circunvalación

- El programa se realizaría el próximo sexenio y se sumaría a las redes existentes
- El costo de construcción de un kilómetro de vía es de 3 mdp, dice Gobierno

PHENÉLOPE ALDAZ

—phenelope.aldaz@eluniversal.com.mx

Construir ciclovías o carriles compartidos en vialidades que rodean el perímetro A y B del Centro Histórico y que dan acceso al Zócalo, son proyectos que forman parte del Plan Bici CDMX.

Entre las vialidades que son consideradas para incrementar la infraestructura ciclista en el primer cuadro de la Ciudad se encuentran el Eje Central, el Eje 1 Norte-Rayón, Eje 1 Oriente-Anillo de Circunvalación, así como la continuación de Doctor Río de la Loza por Fray Servando hasta su intersección con Circunvalación.

Para ingresar al Zócalo, el programa elaborado por el Gobierno de la Ciudad de México en conjunto con organizaciones de la Sociedad Civil y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), considera la continuación de la ciclovía de Avenida Juárez, hacia 5 de Mayo, Monte de Piedad y Tacuba. Con ello se generaría un circuito que se extendería hasta Avenida Hidalgo y la Ribera de San Cosme.

Esta infraestructura, propuesta para desarrollarse durante el próximo sexenio, se sumaría a las ciclovías que actualmente ya funcionan en calles como 20 de Noviembre, Pino Suárez e Independencia.

De acuerdo con el Plan Bici CDMX, presentado hace unos días por la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema), “el costo de construcción de un kilómetro de ciclovía es de 3 millones de pesos, incluyendo señalamiento horizontal y vertical, paradas de transporte, cruces seguros y confinamientos”.

Abunda que un kilómetro de carril bus-bici tiene un costo de construcción de 2.5 millones de pesos, mientras que un kilómetro de ciclocarril —aquellos en donde no hay bolardos que delimiten el paso de las bicis, únicamente balizamiento— es de 1.8 millones de pesos.

En su edición impresa de ayer,

EL UNIVERSAL informó que de acuerdo con un estudio publicado por el BID en septiembre de 2018, es necesario incrementar la infraestructura ciclista y peatonal del Centro Histórico para mejorar la movilidad de la zona.

Derivado de este análisis, se encontró que 65% del tráfico que se genera en el Centro Histórico proviene de vehículos particulares que sólo van de paso, mientras que el Zócalo se ha convertido en una “gran glorieta” que en horas pico recoge este mismo flujo de unidades.

En materia de seguridad vial, se ubicó que el Eje Central es el más peligroso, principalmente en sus intersecciones con Izazaga, Fray Servando y Eje 1 Norte; el exceso de velocidad y la escasa infraestructura peatonal son las principales causas de incidentes.

Otras de las problemáticas que se identificaron es que en ejes como el 1 Norte y 1 Poniente, “la fuerte presencia de comercio informal invadiendo banquetas genera que el elevado volumen de peatones que atraen, transiten por el arroyo

vehicular, disminuyendo la capacidad de la vía”.

Ante ello, la propuesta es crear espacios de prioridad peatonal que contemplen calles peatonales y “vías de tránsito calmado”, es decir, vías compartidas en donde la velocidad máxima sea de 20 kilómetros por hora.

También se deben incrementar los cruces seguros, ensanchar las banquetas, principalmente de los ejes viales perimetrales y en las salidas de las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro. ●

Van por más biciestacionamientos

Mejorar movilidad. Plan busca que los usuarios combinen pedalear con otros medios de transporte, como Metro y Metrobús; CdMx construye dos estaciones y espera que Sheinbaum mantenga expansión

Reportaje

CINTHYA STETTIN
CIUDAD DE MÉXICO

De acuerdo con el Plan de Movilidad Ciclista para Ciudad de México (Plan Bici CdMx) se encuentran en proceso de gestión y construcción realizar dos biciestacionamientos semimasivos (80 bicicletas en resguardo) en los Centros de Transferencia Modal de Buenavista y Martín Carrera, ya que estudios demuestran que estos espacios tienen una elevada influencia de usuarios, además de que convergen diferentes líneas del Metro, Metrobús y el Tren Suburbano.

Lo anterior, tendría un costo de 6 millones de pesos, aproximadamente. Este documento señala que los biciestacionamientos se deben colocar estaciones del Metro donde los habitantes realicen recorridos de entre 10 y 20 minutos —ya sea caminando o en bicicleta— a una estación con afluencia, y es que la planeación de los mismos ayudaría a “hacer más eficiente la intermodalidad en la ciudad, dada su posibilidad de sustituir el primer o el último tramo de los viajes que se realizan en transporte público o automóvil particular”.

En otras estaciones que también se plantea colocar biciestacionamientos, y quedará a consideración de la próxima administración encabezada por Claudia Sheinbaum son El Rosario, Constitución de 1917, Tlatelolco, Universidad, Indios Verdes y Calle 11. Además de Guelatao, Copilco, Atlalilco, Nopalera, Olivos, Tláhuac, Villa de Cortés, Iztacalco, Lomas de Estrella, y Pino Suárez.

Asimismo, este estudio consi-

dera al Metro como la columna vertebral de la movilidad de la ciudad y cuentan con espacios físicos disponibles.

“Columna vertebral por dos razones: distribuye los viajes masivos al interior de la ciudad y enlaza los viajes que provienen de las periferias hacia el centro de la ciudad”, señala el estudio elaborado por la Instituto de Geografía (IGg) de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La utilización de la bicicleta tiene como propósito: en primer lugar, ir al trabajo; segundo, a la escuela; y en tercer punto, hacer compras.

Asimismo se tienen detecta-

La bici se usa para ir al trabajo, a la escuela y hacer compras, indican

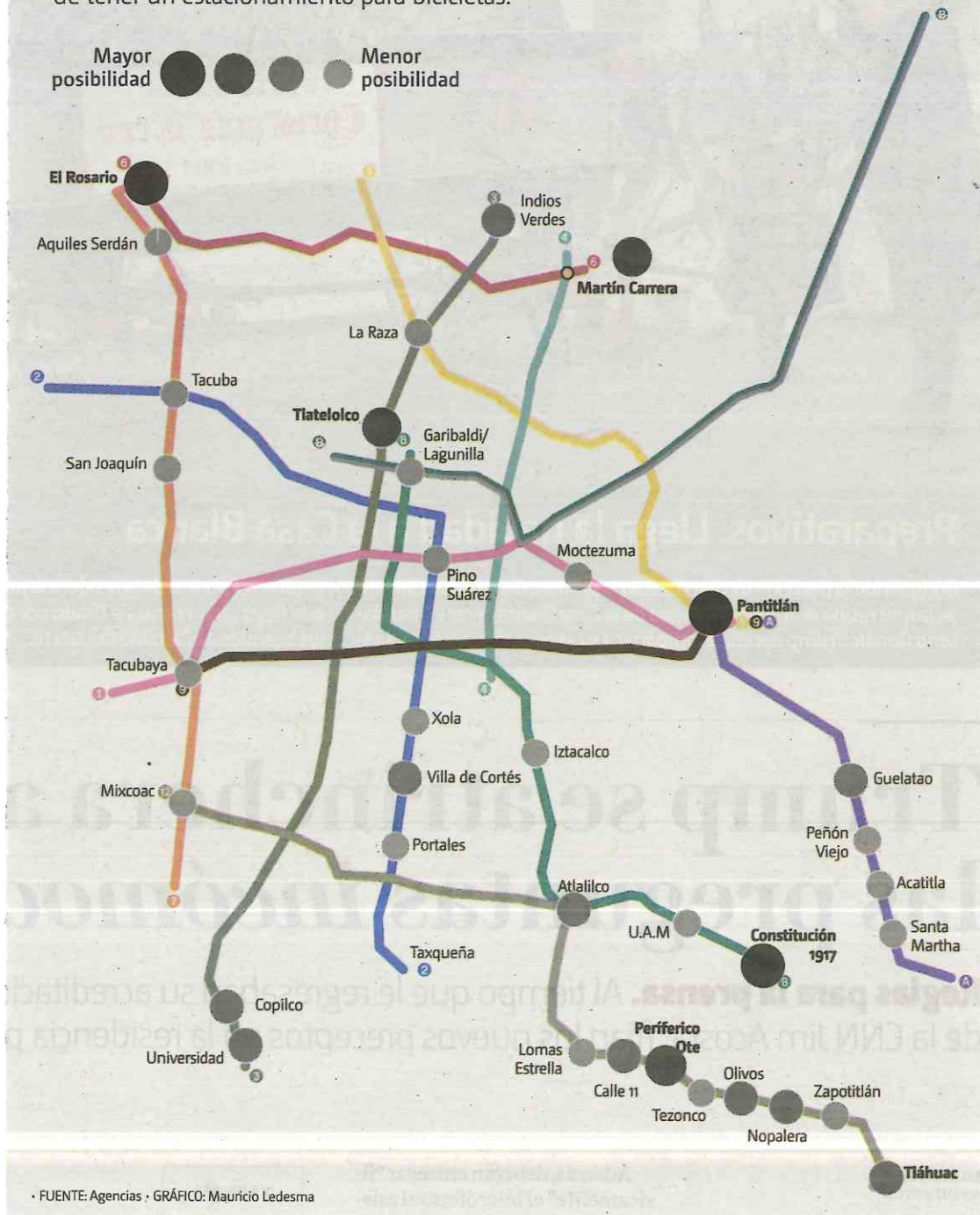
dos dos horarios picos que son entre las 7 y 9 de la mañana, y las 6 y 7 de la noche, con casi 25 mil viajes cada hora.

En tanto, 50 por ciento de los viajes de Ecobici se realizan en combinación con el Metro, seguido del automóvil y después colectivo.

De acuerdo con el Plan Bici —elaborado por la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema), el Instituto de Geografía de la UNAM y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)— se podrá duplicar la infraestructura ciclista de la capital, ello con una inversión de mil 145 millones de pesos. Además de crear ciclovías en vías primarias como Lázaro Cárdenas, Canal del Norte, Eje de Guerrero, entre otros. —

Disponibilidad de construcción

En las estaciones Rosario y Constitución de 1917 existen grandes posibilidades de tener un estacionamiento para bicicletas.



#FÉLIXCUEVAS

Se olvidan del carril para bicis

A 2 MESES DE LAS OBRAS EN EL EJE, EL CONFINADO NO HA SIDO COLOCADO

POR LIZETH GÓMEZ DE ANDA

LIZETH.GOMEZ@HERALDODEMEXICO.COM.MX

El carril bus-bici del corredor Cero emisiones, en eje 7 Sur Félix Cuevas, desapareció como resultado del reencarpetamiento al que fue sometida la vialidad.

En el tramo de Insurgentes Sur a Patriotismo se renovó el asfalto y para los trabajos se quitaron los separadores del confinado, pero después de dos meses no se han colocado nuevamente.

Grupos de ciclistas han denunciado reiteradamente que dicha vía es invadida constantemente, tanto por taxis como por autos particulares.

En un recorrido realizado por **El Heraldo de México** se observó que los separadores de carril están apilados en las banquetas o incluso debajo de ellas,



FOTO: LIZETH GÓMEZ DE ANDA

• **BOTADOS.** Los separadores de carril para Trolebús y bicicletas están amontonados sobre el eje 7 Sur.

6.5

KM DE EXTENSIÓN DEL CICLO-CARRIL EN CUESTIÓN.

y en dicho tramo circulan los ciclistas sin nada que delimite su espacio con el de los automóviles.

“Debe ser colocado nuevamente y respetando las medidas que tenía”, indicó Felipe Cuéllar, ciclista quien usa frecuentemente esta vialidad.

En dicho confinado se registró hace dos años el caso que fue conocido como *Lord Audi*. Un automovilista que intentó arrollar a dos ciclistas mientras circulaba por el carril exclusivo para trolebús y bicicleta.

La semana pasada, el gobierno capitalino presentó el Plan Bici, el cual contiene un diagnóstico de las necesidades para hacer crecer la infraestructura ciclista.

Queda pendiente aún el carril compartido que recorrerá el eje Central y que tiene un año de retraso, a pesar de ya tener presupuesto asignado. ■

39

A 55% DE LOS VIAJES EN BICI LOS MOTIVAN ESTOS CARRILES.

PLANES A SEGUIR

• El primer eje del Plan Bici es construir biciestacionamientos en 18 terminales y transbordes del Metro.

• También se considera la instalación de 51 nuevos ciclosestacionamientos.

• El confinado de eje 7 Sur se puso en funcionamiento en 2012; mil ciclistas lo usan a diario.

• En 10 años se triplicaron los viajes en bicicleta al pasar de 98 mil en 2007 a 298 mil en 2017.

Apuesta por movilidad

Uno de los principales problemas de la Magdalena Contreras es la movilidad.



- Ello, pese a que su zona urbana no rebasa el 20 por ciento de territorio capitalino y su área de conservación ecológica ocupa un 80 por ciento.
- Las razones principales, reconoció en entrevista la Alcaldesa, Patricia Ortiz Couturier, se deben a la falta de planeación y desorden permitido durante años.
- En esta Administración, se priorizarán acciones para mejorarla.
- Actualmente, existen 10 rutas internas de transporte público y la cruzan cinco más que van hacia Tlalpan y Coyoacán, principalmente.

10

rutas internas de
transporte tiene MC.

3

más tiene el Sistema
Movilidad 1.

PÁGINA 4

20 NOV 2018

Página: 1 Sección: Ciudad

PATRICIA ORTIZ Alcaldesa de Magdalena Contreras

Reordenar movilidad y las rutas



Alejandro Velázquez

SELENE VELASCO

La movilidad en Magdalena Contreras es prioridad para la nueva Administración.

Aún más, después de accidentes constantes y proyectos de recuperación que llevan años planteándose.

La Alcaldesa Patricia Ortiz Couturier explicó que durante la etapa de entrega-recepción con el anterior Gobierno emanado del PRI, detectaron problemas constantes que ponen en riesgo a

los habitantes.

Estos se encuentran liderados por el desorden de rutas, cruces inseguros, bases anómalas y falta de diálogo con concesionarios.

Ante el planteamiento de instalar el Cablebús, la propuesta de llevar el Ecobici a la demarcación y la necesidad de reordenamiento, Ortiz Couturier inició el acercamiento con transportistas.

El primer punto, destacó, es evitar accidentes como el ocurrido a principios de noviembre, en que una mujer de edad avanzada falleció tras ser atropellada por una unidad de la Ruta 66.

¿Qué fue lo que se trató durante la reunión con transportistas y con qué acuerdos?

Nos volveremos a reunir en los próximos días.

Se van a replantear varias cosas porque, al final, estamos revisando todos los índices con ellos, de todos los accidentes e incidentes que se han tenido y se van a replantear.

La gente está bastante molesta con ellos, algunos hasta piden que se quede el Sistema MI y no se dejen a los actuales.

En el corto plazo, ¿cómo mejorar la movilidad?

Se reordenarán las paradas, se realizarán exámenes integrales a los choferes e, incluso, está el planteamiento de nuevos caminos para nuevas rutas.

Se va a trabajar con obras para poder pintar y poder marcar bien todas las paradas, por lo menos ahora de la Ruta 66 y ya se va a ir dialogando con todos los demás.

¿Con cuántas rutas se mantiene la coordinación?

Actualmente, están dialogando con cuatro rutas para mejorar la movilidad de toda la Alcaldía.

Sobre las complicaciones para llegar y transitar por la demarcación, la Jefa de Gobierno electa, Claudia Sheinbaum, adelantó que se instalará un nuevo sistema de transporte: el Cablebús, que abarcará además Álvaro Obregón, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero e Iztapalapa, para conectar con el Metrobús o el Metro.

Al final, no es decisión nuestra que se queden o no (los transportistas concesionarios), estamos esperando que llegue la doctora (Claudia Sheinbaum al Gobierno de la CDMX)."



El mamut que habita en el Metro

► Los restos del *Mamuthus Colombi*, que fueron encontrados durante la construcción de la Línea 4, son exhibidos en la estación Talismán ► Su hallazgo ocurrió en 1978 en la esquina de Aquiles Serdán y Puente de Guerra, en la Gustavo A. Madero

[DENISSE MENDOZA]

Algo que muchos de los usuarios del Metro desconocen es que en la estación Talismán, de la Línea 4, hay restos de un mamut, y son exhibidos para que se conozca la historia de *Mamuthus Colombi*, que data de la época 10000 años antes de Cristo.

Y es que durante el proceso de excavación de la Línea 4, que va de Martín Carrera a Santa Anita, los trabajadores encontraron en 1978 los restos óseos del paquidermos.

Estaban en la esquina de la Avenida Aquiles Serdán y Puente de Guerra, en la delegación Gustavo A. Madero.

Después de su rescate, las autoridades del metro de aquella época decidieron resguardarlos para que en un futuro fueran exhibidos.

Según la información de la placa ubicada junto a los huesos, este mamut habitó en Norteamérica, extendiéndose desde el norte de Estados Unidos hasta Costa Rica.

Por tal motivo, la estación Talismán tiene el logotipo de un mamut y el nombre de ésta hace referencia al lugar en donde fue hallado.

Sin embargo, no es el úni-

co hallazgo de este tipo en el STC. Entre 1970 y 1995, se hallaron rastros de 13 mamuts, (fauna del Pleistoceno, de aproximadamente 10 mil años de antigüedad) en diferentes puntos de excavación de las líneas 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y A del Metro de la Ciudad de México.

Este mamífero existió desde hace aproximadamente 4.8 millones de años hasta hace apenas 3,700 años. Se han descrito numerosas especies, siendo el mamut lanudo la más conocida de todas. Se han hallado fósiles de mamut en Norteamérica, Eurasia y África. No deben confundirse

con los mastodontes, que son una familia distinta.

ATRACCIÓN. Pedro Lu-
na y su



madre Leonor entraron corriendo a la estación. Antes de pasar los torniquetes se desviaron hacia el gran domo transparente que se encuentra en las instalaciones:

“Mira mamá, quién hubiera imaginado que después de tanto tiempo encontrarían esto”, le dijo el joven a la mujer mientras se asomaba para observar los restos.

Lucía Miranda, oficial encargada de vigilar los accesos de la estación, comentó a *Crónica* que hay muchos usuarios que interrumpen su trayecto para visitar al mamut.

La Línea 4, que se distingue por el color verde agua, es la más corta que actualmente

existe en toda la red y la cual tiene una antigüedad de 36 años.

El primer tramo fue inaugurado el 29 de agosto de 1981 por el presidente José López Portillo, por lo que se inició con la apertura de siete mil 499 kilómetros, conformados por siete estaciones: Martín Carrera, Talismán, Bondojito, Consulado, Canal del Norte, Morelos y Candelaria.

Además, esta línea fue la primera en que se caracterizó por incorporar tramos en viaducto elevado.

Después se dio la apertura del último tramo, el 26 de mayo de 1982, conformando por el tramo de Candelaria hasta Santa Anita.

Finalmente la Línea 4 resultó con 10 estaciones y 10.747 kilómetros de longitud; los cuales 9.363 son utilizados para el servicio de los usuarios y el resto para realizar maniobras en caso de incidentes.

Las administraciones pasadas y actuales han propuesto la ampliación de esta línea hacia Ecatepec o Acolman con 20 estaciones más, sin embargo, debe verificarse el presupuesto y el servicio dentro del EDOMEX.



20 NOV 2018

Página: 2 Sección: Nacional

¿SABÍAS QUE?

LÍNEA 1
Murales dan color al Metro



Foto: Especial

El Sistema de Transporte Colectivo Metro tiene en algunas de sus estaciones varios murales que valen la pena conocer y visitar. Tan sólo en la Línea 1 hay cuatro pinturas de gran formato de los artistas Guillermo Ceniceros, Rafael Cauduro, Marco Zamudio y Alfredo Sagatori.

Del código al mural es el título del mural de Guillermo Ceniceros, que se encuentra en la estación Tacubaya; mientras que en la estación Insurgentes están *Metro de Londres* y *Metro de París*, de Rafael Cauduro, *El pasajero*, de Marco Zamudio y *En la mesa de los muralistas mexicanos*, de Alfredo Sagatori.

— De la Redacción

LA HISTORIA DETRÁS DE LOS MUROS

Palacio Nacional, la casa grande de la nación

El inmueble ha sido testigo estoico y protagonista de los sinsabores y regocijos del país

Ricardo Quiroga
EL ECONOMISTA

EL PALACIO Nacional ha sido un personaje más de la historia de México: a veces abrazado como la patria misma, otras desdefiado por sus propios habitantes o a causa de ellos. Si sus piedras hablaran, contarían la historia olvidada por los documentos que se fueron perdiendo en cada guerra, en inundaciones, motines e incendios, como aquel de 1692 en el que los indígenas, reprimidos por el virrey Gaspar de la Cerda por exigir comida a causa de una agonizante hambruna, irrumpieron en el Palacio para saquearlo e incendiarlo todo a su paso.

Si las piedras del edificio del Palacio Nacional hablaran, sabrían decir los nombres de las cocineras del Patio Central y de los peones que atendían a los caballos y los carruajes de los funcionarios que lo visitaban cuando los poderes se concentraban ahí. Dirían sobre la muerte de Benito Juárez, el 18 de junio de 1872, a causa de un infarto de miocardio, en su sobria habitación del entrepiso del segundo Patio Mariano. Relatarían con gracia la noche en que Maximiliano de Habsburgo abandonó a su refinada archiduquesa Carlota en una cama infestada de chinches para buscar el descanso sobre una mesa de billar.

Sus piedras más antiguas contarían sobre los baños, las pasiones y angustias de Moctezuma Xocoyotzin, sobre cuyos aposentos el que respondía al nombre de Hernán Cortés impuso su segunda residencia oficial en 1522. Otras contarían, con amargura qui-

zás, sobre los días en que el Palacio fue ocupado por las tropas estadounidenses a mediados del siglo XIX y cómo cientos de habitantes observaban desde la plaza, los balcones y los techos cómo la bandera norteamericana se levantaba en el asta del balcón central.

CASA DE GOBERNANTES

Carmen Saucedo Zarco es historiadora, investigadora y escritora egresada de la Universidad Nacional Autónoma de México. Conoce a detalle el Palacio Nacional, desde los pormenores de la intimidad de sus ventanas arqueológicas hasta los porqués del vistoso revestimiento de tezontle y cantera de Chiluca de la fachada. **El Economista** dio un recorrido junto a ella por el emblemático edificio patrimonial.

Si se entra al Palacio por la calle de Moneda, por la puerta que coincide con el Antiguo Palacio del Arzobispado, lo primero visible es el Jardín de la Emperatriz, un lugar en el que casi por requisito se esfuma el bullicio de la calle. Es parte del legado de la instalación del primer jardín Botánico de América, en 1791, rico en especies endémicas como el ahuehuete, el nopal cardón, el palo loco o el llamado Árbol de las manitas, o *macpalxóchitl*.

Frente a él, una imponente media luna de altísimas columnas conecta con el Patio Central, donde desemboca la puerta principal desde el Zócalo capitalino. En la esquina inferior izquierda del patio, si se ingresa por el jardín, hay una reja de metal que resguarda quizás la más importante ventana arqueológica del edificio, rodeada por altas paredes coloniales. Una barandilla permite observar una escale-

ra prehispánica y sobre ella los restos de una columna colonial.

“Sobre esta ventana vemos los estratos constructivos de Palacio Nacional. La escalera pertenece a lo que fue el Tekpankalli de Moctezuma. Sobre esa construcción se ve un relleno de aproximadamente dos metros en el cual se plantó una base de columna tetralobulada de estilo renacentista que marca una de las esquinas de los tres patios que hubo en las casas que mandó a construir Hernán Cortés”, constata la especialista.

Cortés, viendo a Moctezuma como gobernante máximo que en dicho complejo desarrollaba su vida privada pero también despachaba, se apropió del lugar y edificó sus propias casas.

Al fondo de la escalinata prehispánica se ve un cúmulo de agua. Se trata del nivel freático. “Esto nos ayuda a comprender por qué fue tan difícil la construcción del Palacio, por qué duró tantos años y por qué se caía”, dice y agrega que los españoles comenzaron a imitar las técnicas prehispánicas de construcción que eran las más efectivas para ese tipo de terreno fangoso: emparrillados con morillos que se iban hincando en el fango y se rellenaban con diversos materiales concretos para buscar la estabilidad.

Si uno se pone a pensar en la base del edificio de Templo Mayor y la profundidad de la base de la casa de Moctezuma, la disparidad del nivel será evidente: el primero no es tan profun-

do como el de los vestigios de Palacio Nacional. Pero la respuesta es sencilla: “En el Templo Mayor cometieron el error de tirar todo lo que había, lo cual provocó un desequilibrio en los pesos de los edificios: nosotros nos estamos hundiendo y ellos están emergiendo”, asegura la investigadora.

CENTRO DE LA VIDA PÚBLICA

El Patio Central, de estilo barroco, se construyó a finales del siglo XVII, después del incendio, a partir de un patio más reducido. Es un espacio amplísimo que se fue enriqueciendo a lo largo del siguiente siglo. El edificio que lo rodea primero tuvo dos niveles y el tercero se construyó a principios de los mil novecientos,

cuando Plutarco Elías Calles emprendió obras de enriquecimiento y crecimiento, incluyendo el recubrimiento de la fachada.

La comba de la explanada es notoria y obedece a dos factores: es un arqueo premeditado para canalizar el agua de lluvia a los extremos de la explanada. “Pero también tiene una comba:

la fachada se hundió por la construcción del Metro. Eso causó estragos en la Catedral Metropolitana y en el Palacio Nacional”, confirma Saucedo.

A partir de esa afectación se formó un comité de especialistas dedicados al cuidado de los recintos y con ello se creó la fuente coronada con un pegaso (a principios de los 70) que se impone en el centro el gran patio, una remembranza de una que se instaló en el siglo XVII, por orden del virrey Diego Fernández de Córdoba, pero que se desmontó a causa de su deterioro por decisión del Juan Vicente de Güemes, conde de Revilla Gigedo.

Hasta antes del Porfiriato, cuando en el Palacio Nacional se concentraban la Cámara de Diputados y la de Senadores y todas las secretarías de Estado, el Patio Central fue escenario de la vida más activa del lugar. Había desde puestos de frutas hasta pulquerías. “Originalmente todas las partes



La historiadora
Carmen Saucedo dio un recorrido por el inmueble para **El Economista**
FOTO EE:
ADRIANA HERNÁNDEZ

El predio, con numerosas transformaciones, ha sido sede del poder político desde el señorío de Moctezuma.

bajas eran áreas de servicio: caballerizas, cocheras, mas allá estaba el almacén de azogues, es decir, del mercurio para el beneficio de la plata —detalla la historiadora mientras señala al otro extremo del patio—; la cárcel también estaba de aquel lado. La administración virreinal tenía todo reunido: tribunales, gobierno, archivo. El entrepiso que hoy llamamos mezzanine es donde vivía la gente y la labor de gobierno se hacía en la parte alta”.

Finalmente, en el siglo XX, ese patio agregó un interés artístico con la intervención de un mural de Diego Rivera.

RIQUEZA ARTÍSTICA

“Uno de los tesoros del Palacio son los murales de Diego Rivera”, anticipa Carmen Saucedo frente a las es-

caleras que conectan con el resto del recinto. “La idea de José Vasconcelos como secretario de Educación Pública fue tener un pueblo con bajos índices de analfabetismo en un país dividido por la Revolución. Entonces propuso que uno de los medios educativos por los cuales se tenía que reintegrar el país era a través de los murales en edificios públicos”, refiere.

Bajo esa convicción, en 1929 Diego Rivera fue invitado a pintar los muros del cubo de la escalera. Hoy es posible visitar ese tratado de la vida pública del país a través de la obra *Epopeya del pueblo mexicano* que, curiosamente, inicia la narración en el muro norte y ofrece una lectura cronológica de derecha a izquierda para sugerir, fiel a su pensamiento comunista, que “el futuro están en la izquierda”. Una

obra donde personajes como José María Morelos y Pavón, un hombre con una espada y un obrero señalan a la izquierda que corresponde al espectador. Un trabajo de oposición binaria donde es posible reconocer todos los momentos históricos y su protagonistas sin importar su posición histórica, como los enfrentamientos entre los Insurgentes y los Realistas durante la Guerra de Independencia, la Santa Inquisición o la lucha de los tlaxcaltecas aliados con los españoles contra los mexicas. Este tipo de trabajos, explica la especialista, “se hicieron con la finalidad de fortalecer los valores nacionales para que los mexicanos se sientan identificados en su variedad étnica, racial y valoren todo lo que han heredado del mundo mesoamericano”.

LAS INNOVACIONES

Espacios para apreciar el Palacio Nacional hay por doquier. De cada metro cuadrado en el recinto es posible contar una historia. Son esas piedras las que han permitido que la historia del edificio no sea olvidada.

Aquí está el Salón de la Tesorería, un bellissimo espacio renovado en 1925, de arquitectura decó que es parte del mejoramiento de la imagen del país a cargo de los posrevolucionarios. Dentro es posible percibir los detalles nacionalistas de relieve y rostros tallados en bronce que adornan en las traves, que

se complementan con un piso de mosaicos romanos pulido a la perfección.

“Una de las cosas fundamentales de la arquitectura (del poder), es que se transmite un discurso y este es un excelente ejemplo. El Salón de la Tesorería, hoy llamado Guillermo Prieto”, señala la investigadora y aclara que desde 1997 cambió su uso con la creación del Servicio de Administración Tributaria (SAT) y sirvió para recepciones oficiales y actos del Ejecutivo Federal.

Junto a este salón, la Escalera de la Emperatriz, aunque nunca fue usada por Carlota, se levanta en espiral sin la ayuda de ninguna columna. Es una de las maravillas de la ingeniería que convirtió al Palacio Nacional en un espacio para las innovaciones técnicas.

“Esta escalera fue hecha con la técnica de la estereotomía: el corte preciso de los peldaños de tal manera que actúa como un arco y por eso no tiene ningún soporte. En el siglo XIX esta técnica alcanzó un mayor desarrollo por el surgimiento de las máquinas. Es una escalera muy grácil, hermosa, con solidez y que está en uso”, recalca.

Todos estos espacios, entre muchos otros del Palacio Nacional, aguardan para ser visitados de manera gratuita. Incluso es posible solicitar una visita guiada bajo ningún costo. Son patrimonio de todos y testimonio de la envidiable historia que nos antecede.

ricardo.quiroga@eleconomista.mx

