



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



Sistema de Transporte Colectivo



Foto: Quetzalli González

EL METRO CUMPLE MEDIO SIGLO... ANCLADO A LOS AÑOS 60

El sistema de transporte opera con infraestructura obsoleta, por lo que en cinco años se invertirán 31 mil mdp para modernizarlo. **PRIMERA | PÁGINA 24**

Metro llega obsoleto al medio siglo

FLORENCIA SERRANÍA

La directora del STC indicó que en cinco años invertirán 31 mil millones de pesos para modernizarlo

POR LILIAN HERNÁNDEZ
lilian.hernandez@gimm.com.mx

A 50 años de su creación, el Sistema de Transporte Colectivo Metro ha desafiado al tiempo; opera con una infraestructura obsoleta que ha impedido que crezca el número de usuarios, ha causado mayores aglomeraciones en horas pico y ha disminuido la frecuencia de los viajes que hacen los trenes, admitió su directora, Florencia Serranía.

Aseguró que en los próximos cinco años van a moverlo a la modernización, con una inversión total de alrededor de 31 mil millones de pesos, que empezará en 2020 y terminará a finales de 2024.

“Lo que queremos establecer son los mecanismos mediante los cuales vamos a poder entrar a un proceso

de modernización que aligere al Metro de tantos problemas que tiene desde el punto de vista de mantenimiento y de infraestructura obsoleta, sobre todo de la parte electrónica, que es la que ha sufrido mayor obsolescencia en estos años”, puntualizó Serranía.

Aunque la modernización completa en todos los trenes del Metro llevará un cuarto de siglo, Serranía aseguró que el cambio en el pilotaje automático de los trenes permitirá aumentar la disponibilidad de éstos y bajar la saturación.

“Hacer el cambio de tecnología no es llegar y poner un foquito, es intervenir todos los sensores que conectan los motores, el frenado, las puertas y otros elementos para que cuando se mandate frenar, acelerar o desacelerar, todos los sensores actúen. Entonces cuando se hace la migración tiene que hacerse tren por tren y es la parte más compleja de la modernización”, detalló.

En entrevista con **Excélsior**, la directora del Metro afirmó que el plan de modernización está basado

en mejorar e incrementar la capacidad: “Hoy la Línea 1 tiene una capacidad máxima de un tren cada dos minutos, entonces la única forma en la que podemos incrementar la capacidad para que se transporten más usuarios es mediante la implementación de un sistema que nos permita incrementar la frecuencia de los trenes”.

“De lograr este propósito, los trenes tendrían una frecuencia de minuto y medio, lo cual significa tener hasta 36 trenes en una hora, que sólo se puede lograr con el cambio de tecnología.

“Vamos a tener un sistema de los más modernos del mundo, vamos a dar un salto de una tecnología de hace 50 años a una tecnología de última generación, muy similar a la que tienen los vehículos autónomos, esta tecnología va a estar sobre la Línea 1, después va a ir a las demás, como las Líneas 2 y 3, donde los trenes sufren más retrasos”.

Serranía admitió que el STC ha caído a la posición 14 entre los Metros más importantes del mundo y, aunque sigue entre los 20 más grandes, ha ido descendien-

do porque otros han crecido más que el de México.

“Antes estábamos en el cuarto lugar de los Metros más grandes del mundo, hoy ocupamos el lugar 14 porque China ha construido más de dos mil kilómetros de Metro en los últimos diez años y eso desplazó a varios sistemas de transporte”, apuntó.



Vamos a dar un salto de una tecnología de hace 50 años a una de última generación, muy similar a la que tienen los vehículos autónomos.”

FLORENCIA SERRANÍA
DIRECTORA DEL METRO

**LOS
DATOS**

- La Línea 12, que corre de Mixcoac a Tláhuac, se inauguró el 30 de octubre de 2012.
- La Línea B, que va de Villa de Aragón a Buenavista, comenzó a operar el 15 de diciembre de 1999.
- La Línea 8 corre de Garibaldi a Constitución de 1917 y fue inaugurada el 20 de julio de 1994.
- La Línea A, que va de Pantitlán a La Paz, inició operaciones el 12 de agosto de 1991.
- La Línea 9, que corre de Pantitlán a Centro Médico se inauguró el 26 de agosto de 1987.



Foto: Quetzalli González

Los tableros de control que se utilizan para coordinar los trenes son obsoletos y se cambiarán como parte de la modernización del Sistema de Transporte Colectivo Metro, aseguró su titular, Florencia Serranía.

“A pesar de que era caro, todos querían subirse”

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

Hace más de 50 años Jorge Adalberto Camacho Castillo escuchó sobre la creación de una “ciudad subterránea” como en París, Francia, donde la gente se transportaría e incluso habría comercios.

No tenía idea de cómo sería, incluso creyó era una ilusión, lo único que sabía era que iniciaban las obras de la primer línea del Metro.

En 1969, Jorge dejó sus estudios en una vocacional y comenzó a buscar trabajo; se enteró que solicitaban personal para supervisar las obras de la Línea 1 del Metro e inmediatamente acudió y se quedó con un horario de las 23:00 a las 7:00 horas, donde vigilaba las obras de las estaciones Balderas, Cuauhtémoc e Insurgentes.

Durante las conversaciones con sus compañeros se enteró que estaban solicitando gente para quedarse permanentemente a trabajar; había filas larguísimas para presentar solicitudes, pero no importó, Jorge, a pesar de la desvelada, decidió ir a las oficinas y presentar su solicitud.

Pasaron un par de meses y le llamaron, tras ser aceptado, lo mandaron a capacitación.

Jorge se pone serio frente a las cámaras, dice que aún le imponen, aunque ya lo han entrevistado antes pues tiene casi 50 años trabajando en el Metro y ha sido condecorado por el organismo en algunas ocasiones.

Recuerda que tras hacer su solicitud alcanzó el cargo “más bajo”, el de auxiliar de jefe de estación, que se encargaba de apoyar en la vigilancia de las estaciones, así como el de ayudar a los usuarios y de suplir al jefe de estación en taquillas en caso de que se registrara algún problema.

“Cuando se inauguró había un taquillero principal, que era el jefe de estación, y el subjefe de la secundaria y el auxiliar andaba afuera viendo los problemas, cuando era un problema fuerte, relevaba al jefe de estación, se salía de su taquilla y atendía el problema, ya

una vez solucionado, se volvía a su taquilla y yo, a estar al pendiente de lo que sucedía en la estación”, cuenta, momentos después viene a su recuerdo que el Metro tomó la decisión de poner taquilleras porque los hombres llegaban a pelearse con los usuarios conflictivos.

Expectativa. Dice que previo a la inauguración, la gente ya había tenido contacto con la línea pues había domingos en que las autoridades decidían abrir las instalaciones para que lo conocieran.

“Los domingos estaba la gente esperando a que abrieran, pero había domingos que no y otros sí. La gente llegaba a querer entrar, no era necesario avisar, la gente estaba dispuesta a querer entrar.

“Era algo maravilloso ver el *gusanito* rosa, nuevecito y flamante, circular. Era un tren de nueve carros, de 150 metros de largo, que acá no teníamos”, recuerda, mientras se le iluminan los ojos.

El 4 de septiembre de 1969 se inauguró la línea que iba de Zaragoza a Chapultepec, y a pesar de que era costoso, la gente gastaba un peso para subir al tren y recorrer la Ciudad de forma subterránea.

“El transporte más barato era como de 34 centavos, había uno que cobraba hasta 70 centavos, pero el Metro era el de moda y muchos querían subir aunque costara 1.20 pesos [en caso de comprar sólo un boleto o un peso si se compraba el cuadernillo con 10].

“Nos lo pintaban muy bonito, nos decían que iba a ser una ciudad subterránea que iba a haber negocios, iba a ser como París, entonces todos queríamos conocerlo”, expone con asombro, pues asegura que muchos usuarios preferían gastar más en su traslado con tal de utilizar esta ruta.

Durante casi 50 años Jorge ha sido auxiliar de jefe de estación, conductor, jefe de estación e inspector de jefe de estación.

Tiene 71 años y aunque asegura que sigue teniendo la capacidad para hacer todas las actividades, decidió que ya es el momento de dejar el organismo y planea jubilarse en los próximos meses. ●



Jorge Camacho
lleva casi 50 años
laborando en el
STC, desde que
era supervisor
de obras de
la Línea 1.

POS





Orgullo

A Maricela el Metro le cambió la vida

En 1970, cuando tenía 17 años, el azar la llevó a la estación Salto del Agua donde ingresó la solicitud para integrarse al sistema como taquillera

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

En 1970, Maricela Nolasco acababa de terminar la secundaria. Con 17 años decidió buscar trabajo mientras ingresaba a la prepa, el azar la llevó a la estación Salto del Agua, donde supo que había vacantes para ocupar un lugar en el Metro.

“Iba a buscar trabajo y nos arrancamos como ocho chamaquitas de la secundaria a ver qué encontrábamos, tomamos un camión y llegamos a Eje Central.

“Queríamos conocer el Metro, llegamos a la taquilla de Salto del Agua y le preguntamos a la señorita: ‘¿Cómo le hiciste para entrar?’, y nos dijo que arriba daban las solicitudes, las ocho corrimos a meter una y fue meses después que nos llamaron para hacer la selección”, recordó la mujer de cabello corto, cano y de rostro amable.

Su ingreso sería después de mucha espera; primero tuvo que hacer un examen y después de aprobarlo le informaron, por telegrama, que tendría que acudir a una capacitación para enseñarle el sistema operativo para la venta de boletos y el resto de los movimientos que se hacían en la taquilla.

Mientras regresan a su mente esos momentos sonríe y dice que llegar al Metro “fue iniciar una aventura en algo que no conocíamos, estaba de moda, se acababa de inaugurar y de hecho nosotras fuimos de las primeras taquilleras en el área y con mucha novedad, fue en ese año [1970], que deciden cambiar varones por taquilleras”.

Casi 50 años después, vestida de

traje sastre lila y mascada de colores, Maricela llegó a la estación Zaragoza acompañada de fotografías de su época en el Metro.

En una de ellas posa con dos de sus compañeras que usaban gorra naranja, blusa blanca con logotipo del Metro y falda naranja, en esa foto ella trae el cabello corto como actualmente lo utiliza.

Modernidad

Recuerda que al Metro le cambió la cara cuando en lugar de todos los hombres que estaban a cargo de las taquillas ingresaron decenas de jóvenes, entre ellas algunas que participaron como edecanes en los juegos olímpicos México 1968.

Emocionada, cuenta que el trabajo que era de hombres se convirtió en uno de mujeres, quienes portaban con orgullo su traje de saco naranja con pantalón o falda café, blusa blanca y un kepi, mismos que fueron confeccionados especialmente por el proveedor que hacía la ropa militar.

Su primer día de trabajo fue un sábado, dice, llegó y relevó a un compañero. Pese a la capacitación, estaba nerviosa y angustiada, pues salía a las 00:30 horas y le preocupaba cómo regresaría a su casa en la colonia Progreso Nacional, en Gustavo A. Madero.

“A medida de que se va dando, agarra uno tranquilidad. Lo que siempre me costó fue estar vendiendo y voceando, también nos tocaba cuidar que no se pasaran sin pagar porque no había nadie más, eramos las únicas en la estación, decía ‘o vendo boletos o voceo o hago otra cosa’, era un caos, sobre



Cuando Maricela entró a trabajar su uniforme era una gorra y falda naranja con una blusa blanca con el logo del Metro.

todo en taquillas donde había mucha gente”, dice.

Alternando su trabajo estudió la preparatoria y la carrera de Psicología en la UNAM.

Mientras camina por la estación Zaragoza, Maricela Nolasco evoca sus primeros años en el Metro; recuerda las taquillas que estaban en el centro de la estación y eran totalmente visibles para los usuarios, lo que le ayudaba a estar al pendiente del toda la estación, pero también generaba inseguridad de-

bido a que los usuarios se percataban del manejo del efectivo.

En muchas ocasiones las empleadas eran víctimas de la delincuencia, incluso eran asaltadas pensando que ellas llevaban el dinero.

“Con el tiempo se solicitó la reubicación de las taquillas como las vemos actualmente, empotradas, más seguras, el usuario ya no puede ver el dinero.

“El Metro fue creado para ser operado por hombres, entonces había muchas cosas donde se nos

hacía difícil como las actividades en la estación, además no había sanitarios para las taquilleras, tuvimos que solicitar que nos construyeran unos”, cuenta.

Se dice orgullosa del sindicato. Fue delegada, representante sindical y secretaria general.

Con 66 años, Maricela asegura que el Metro fue amable con ella, pues al no poder dejar a sus hijas en casa, las llevaba al trabajo, algunas veces cuidándolas personalmente y otras, sus compañeras. ●



En 2018, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro transportó a mil 647 millones 475 mil 013 usuarios.

METRO  MEDIO
SIGLO

reforma.com/conductor

EL PRIMER CONDUCTOR DEL METRO

Hace casi 50 años,
Juan Cano condujo
el convoy que hizo el
primer viaje del Metro.
Hoy narra cómo fue
ese día: "Llegué, ahora
sí, que casi casi a la
hora de mi salida. Fue
angustiante porque no
había transporte".

CIUDAD 4



Alfredo Moreno

Por fin llegó el Metro

DALILA SARABIA

A una velocidad de 90 kilómetros por hora y con una transmisión televisiva en cadena nacional, el Metro llegó a la Ciudad el 4 de septiembre de 1969.

No es el más antiguo ni siquiera en América Latina, pues Buenos Aires ya había inaugurado su sistema en 1913.

De hecho, la Ciudad de México se convirtió en la trigésimo novena capital del mundo en contar con un sistema de movilidad de estas características.

A 50 años de su apertura, el Metro se ha convertido en un medio de transporte referente a nivel internacional.

Hoy por hoy, es el más extenso en toda Latinoamérica, con 226 kilómetros y 195 estaciones.

En promedio, el Metro moviliza ahora a 5.5 millones de pasajeros cada día.

El Presidente Gustavo Díaz Ordaz creó, el sábado 29 de abril de 1967 y por decreto, el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo (STC)" para construir, operar y explorar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial en el entonces Distrito Federal.

Para ese momento, los otros sistemas de transporte masivo tenían al menos 15 años resultando insuficientes para una población en constante crecimiento.

"La gente viajaba 'de mosca' en el tranvía para, por un lado, no pagar, pero por otro, porque ya no cabían. Incluso, viajaban en el techo. Ésas eran escenas que se repetían constantemente en la Ciudad", recordó el cronista Rodrigo Hidalgo.

Desde 1958, el ingeniero Bernardo Quintana presentó ante el Departamento del Distrito Federal (DDF) el proyecto para la construcción de un sistema subterráneo como alternativa para mejorar la movilidad de la época. Sin embargo, por su alto costo la propuesta fue desechada.

En el sexenio de Díaz Ordaz, el ingeniero hizo un nuevo intento y presentó otra vez el proyecto.

Fue así que el Mandatario entró en comunicación con su homólogo francés Charles de Gaulle para lograr el financiamiento del proyecto.

El lunes 19 de junio de 1967, 50 días después de la publicación del Decreto Presidencial, una de las obras más importantes para la Ciudad por sus dimensiones, costo e impacto so-

cial arrancó en punto de las 11:00 horas en dos frentes: en la esquina de Bucareli y Avenida Chapultepec, y en Bulevar Puerto Aéreo y la Calzada Ignacio Zaragoza.

Estos trabajos abrirían paso al primer tramo de la Línea 1 que recorrería de Chapultepec a Zaragoza.

Luego de estudiar el diseño y operación de 33 sistemas de transporte urbano masivo con trenes se optó por el sistema de rueda neumática, que ya había sido probado exitosamente en los Metros de París y de Montreal.

Además, se concluyó que este sistema absorbería el impacto de los hundimientos diferenciales del suelo lacustre de la Ciudad.

El mayor reto que jamás se haya visto para la ingeniería civil en la Capital significó invertir 2 mil 530 millones de pesos, equivalentes a 23 mil 041 millones 674 mil 868 pesos actuales, sólo para los primeros tramos de las líneas 1, 2 y 3.

De la inversión, mil 630 millones de pesos provinieron de un crédito francés y los 900 millones de pesos restantes fueron financiados por el entonces DDF.

Fue así como el 4 de septiembre a las 10:00 horas, el Presidente Díaz Ordaz fue el primer pasajero que ingresó al Metro.

Lo hizo en la estación Insurgentes, luego de haber ofrecido un discurso inaugural acompañado de su gabinete y de autoridades de la Capital.

"Curiosamente, la nota que destacó en las planas es que él condujo el tren en el tramo comprendido de las estaciones de Candelaria y San Lázaro", rememoró el investigador.

Sin embargo, fue el 5 de septiembre de 1969 a las 5:58 horas cuando los primeros trenes con usuarios salieron de las terminales Chapultepec y Zaragoza.

El Metro oficialmente había llegado a la Ciudad.

31 AGO 2019

Página: 4

Sección:

Ciudad

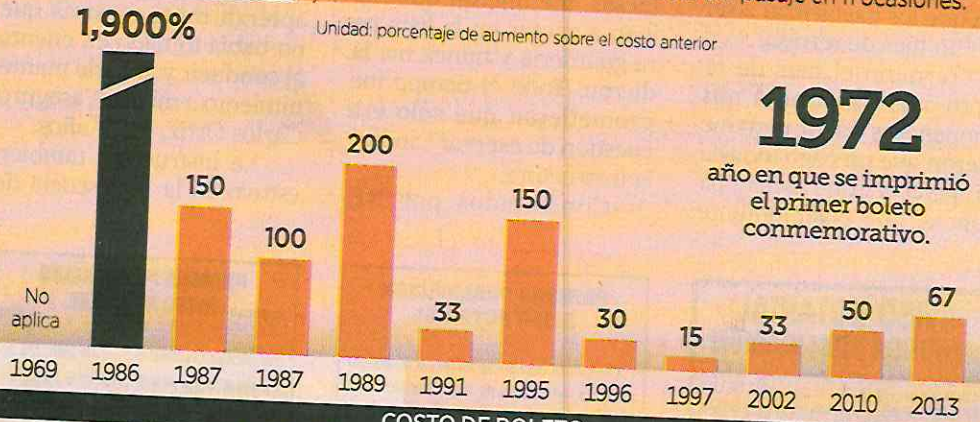
Tras ser promovido por más de una década, el Sistema de Transporte Colectivo se convirtió en una realidad para el entonces DF hasta 1969



Los primeros trenes fueron fabricados en Francia.

La ruta del alza

En 50 años, el STC ha elevado el costo del pasaje en 11 ocasiones.



COSTO DE BOLETO

Año	Costo
1969	\$1
1986	20
1987	50
1987	100
1989	300
1991	0.40
1995	1
1996	1.30
1997	1.50
2002	2
2010	3
2013	5

En viejos pesos

TESTIMONIO: PRIMER CONDUCTOR

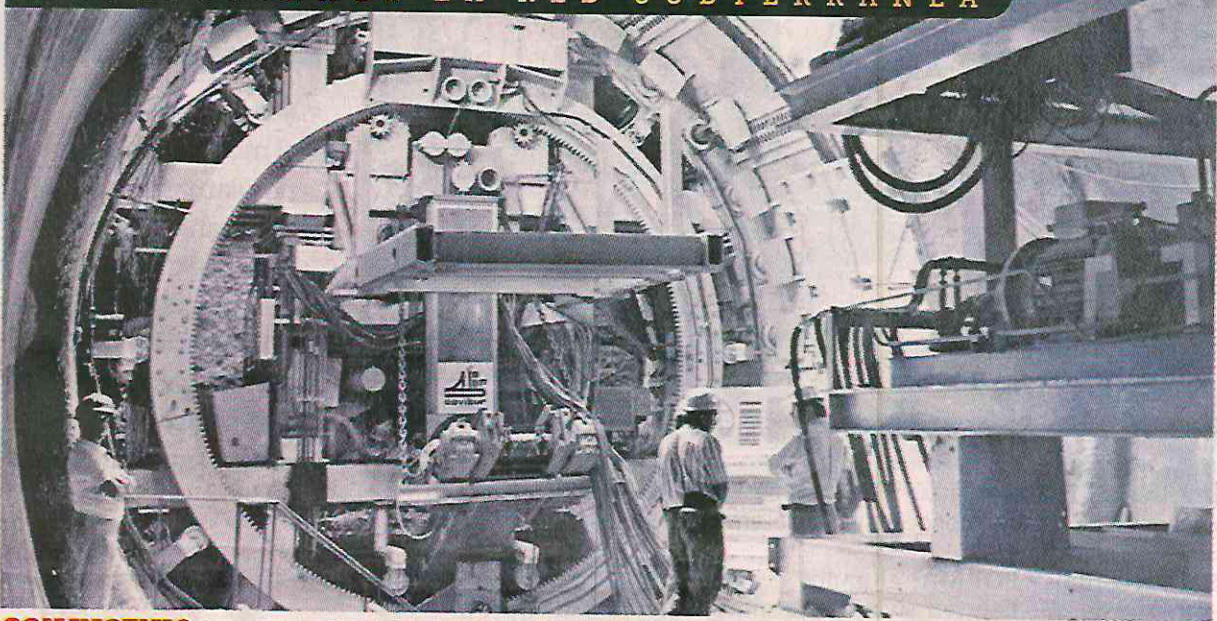


reforma.com/conductor

Tras meses de capacitación y pruebas, Juan Cano fue quien condujo el primer tren en servicio.

Alfredo Moreno

CRÓNICA: NACE LA RED SUBTERRÁNEA



CON INGENIO. La construcción de los primeros tramos del subterráneo iniciaron el 19 de junio de 1967 en Avenida Chapultepec y tomó en total dos años.



■ El Presidente Gustavo Díaz Ordaz viajó de la estación Candelaria a Insurgentes para inaugurar el Metro.

'Fue una impresión bárbara'

DALILA SARABIA

Justo a las 5:52:40 horas del 5 de septiembre de 1969, Juan Cano pasó a la historia al convertirse en el primer conductor de un tren del Metro en servicio de la Ciudad de México.

Aquella madrugada, narra, no pudo ni siquiera dormir, pues temía que se le hiciera tarde.

"En aquel entonces, no pasaba el transporte tan temprano. Entonces, me fui caminando desde Manuel González y Avenida Guerrero, donde vivía, casi corriendo hasta Avenida Reforma.

"Ahí pasaba el famoso pesero que venía de La Villa y lo tomé. Llegué, ahora sí que casi casi a la hora de mi salida. Fue angustiante porque no había transporte", contó en el andén de la estación Chapultepec de la Línea 1, ahí donde hace 50 años realizó el primer viaje con pasajeros.

Con impecable uniforme, una gorrita y una corbata naranja, Juan emprendió la aventura.

Al llegar a cada estación, contó, los usuarios aplaudían. Era todo un suceso.

Previamente, Cano Cortés fue capacitado por meses para saber cómo manejar los convoyes. En ese tiempo nunca lo vio, ni se subió a uno. Todo fue teórico.

Antes de la inauguración del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Juan conoció el tren y no creía lo que veía.

Juan Cano, primer conductor del Metro

■ Ese día (5 de septiembre de 1969) salí y tome mi tren y al llegar a la primera estación, que es Sevilla, había como unas 20 personas y coincidentemente todos aplaudían".



■ En la estación Chapultepec, la gente se mostró feliz al subir a los vagones y con la llegada de cada convoy.

Una tarde, le pidieron a él y a sus compañeros quedarse en el Centro de Capacitación, entonces ubicado en Salto del Agua, para una práctica nocturna.

Era momento de conocer los convoyes MP-68 (Matériel Roulant Sur Pneumatiques), diseñados en Francia.

Recuerda haber escuchado un ruido muy intenso y el encuentro fue inolvidable.

"Entra el tren a 90 kilómetros y levanta una polvareda, por lo que se duplica la impresión. Fue una impresión bárbara, queda uno como chocado.

"No solamente me pasó

a mí, sino todos los que estaban presentes sentimos esa fuerza", aseguró.

Diversas coincidencias llevaron a Cano Cortés a la cabina del convoy, como que la vacante de supervisor que le ofrecieron inicialmente estuviera ocupada.

Tenía 21 años y le dio poca importancia al hecho de ser el primer conductor del Metro de la CDMX. Medio siglo después y ya jubilado, ahora reconoce su lugar en el STC.

"Al pasar los años, entendí que había sido una situación casual y que a su vez me daba una posición en la historia del Metro", dijo.

Escriben primeros usuarios la historia

DALILA SARABIA

Gladys Pereyra Robles, estudiante de idiomas, fue la primera usuaria que adquirió el primer boleto del Metro en la entonces terminal Chapultepec de la Línea 1.

En el archivo del Sistema de Transporte Metro se encuentra la fotografía en la que se puede observar a la joven estudiante formada para comprar el primer pase.

Ahí se ve al comerciante Mario Medrano Gómez y al joven Mario Jesús Ríos, quienes fueron los siguientes en adquirir su boleto.

Carlos Chávez Zempoaltecatl era el taquillero.

En la otra terminal, en la estación Zaragoza, Francisco Cervantes Alcalá y Juan Cáceres y otras 27 personas fueron las privilegiadas en abordar el primer tren.

De acuerdo con el Sistema de Transporte Colectivo (STC), en el primer día de operación se calculó un tránsito de 500 mil usuarios, apenas la décima parte de lo que moviliza ahora.

Los primeros trenes MP-68 tenían sillones acojinados, sencillos y dobles forrados en vinil azul.

El mal uso y el vandalismo fueron la causa por la que tuvieron que sustituirse por los asientos azules y verdes de fibra de vidrio que a la fecha se utilizan.

Entonces había guías en las estaciones que explicaban a los usuarios cómo hacer uso de las instalaciones y los métodos para abordar y descender de los trenes.

Además, los operadores portaban un elegante traje gris de lana con corbata naranja y quepí, similar al que portaban en la Policía de Francia.

El Departamento del Distrito Federal (DDF) difundía en medios impresos el mapa y las características de la Línea 1, que sólo corría de Chapultepec a Zaragoza.

Asimismo, se infomaba en qué locales afuera de las taquillas de cada estación era posible comprar los boletos del Metro, lo mismo una zapatería o una farmacia, que una tienda.

Los usuarios tuvieron que acostumbrarse a viajar sin alimentos y bebidas para evitar accidentes.

La demanda

Desde la inauguración, el Sistema de Transporte Colectivo movió masas.

500

mil usuarios viajaron el primer día, según estima el STC.

5.5

millones de personas llega a mover el Metro al día.



El Metro revolucionó la forma de moverse en el DF.

METRO

MEDIO SIGLO

MODERNIZÓ EL TRANSPORTE Y LA CAPITAL

SUENA EL PRIMER TURURURÚ

TRAS SER PROMOVIDO POR MÁS DE UNA DÉCADA, EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO SE HIZO REALIDAD EN 1969

DALILA SARABIA

A una velocidad de 90 kilómetros por hora y con una transmisión televisiva en cadena nacional, el Metro llegó a la Ciudad el 4 de septiembre de 1969.

No es el más antiguo ni siquiera en América Latina, pues Buenos Aires ya había inaugurado su sistema en 1913.

De hecho, la Ciudad de México se convirtió en la trigésimo novena capital del mundo en contar con un sistema de movilidad de estas características.

A 50 años de su apertura, el Metro se ha convertido en un medio de transporte referente a nivel internacional.

Hoy por hoy, es el más extenso en toda Latinoamérica, con 226 kilómetros y 195 estaciones.

En promedio, el Metro moviliza ahora a 5.5 millones de pasajeros diario.

El Presidente Gustavo Díaz Ordaz creó, el sábado 29 de abril de 1967 y por decreto, el organismo público descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo (STC)" para construir, operar y explorar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial en el entonces Distrito Federal.

Para ese momento, y desde 15 años atrás, los autobuses de pasajeros, que habían sido el principal medio de transporte masivo, ya resultaban insuficientes para los capitalinos.

"La gente 'viajaba de mosca' en el Tranvía para, por un lado no pagar, pero por otro, porque ya no cabían, incluso viajaban en el techo.

"Esas eran escenas que se repetían constantemente en la Ciudad", recordó el cronista Rodrigo Hidalgo.

Desde 1958, el ingeniero Bernardo Quintana presentó ante el Departamento del Distrito Federal (DDF) el proyecto para la construcción de un sistema subterráneo como alternativa para mejorar la movilidad de la época. Sin embargo, por su alto costo la propuesta fue desechada.

En el sexenio de Díaz Ordaz, el ingeniero hizo un nuevo intento y presentó otra vez el proyecto.

Así, el Mandatario entró en comunicación con su homólogo francés Charles de Gaulle para lograr el financiamiento.

El lunes 19 de junio de 1967, 50 días después de la publicación del Decreto Presidencial, una de las obras más importantes para la Ciudad por sus dimensiones, costo e impacto social arrancó a las 11:00 horas en dos frentes: en la esquina de Bucareli y Av. Chapultepec, y en Bulevar Puerto Aéreo y la Calzada Ignacio Zaragoza.

Estos trabajos abrirían paso al primer tramo de la Línea 1 que recorrería de Chapultepec a Zaragoza.

Tras estudiar el diseño y operación de 33 sistemas de transporte se optó por el sistema de rueda neumática, probado exitosamente ya en los Metros de París y de Montreal.

Además, se concluyó que este sistema absorbería el impacto de los hundimientos diferenciales del suelo lacustre de la Ciudad.

El mayor reto que jamás se haya visto para la ingeniería civil en la Capital significó invertir 2 mil 530 millones de pesos, equivalentes a 23 mil 041 millones 674 mil 868 pesos actuales, sólo para los primeros tramos de las líneas 1, 2 y 3.

De la inversión, mil 630 millones de pesos provinieron de un crédito francés y los 900 millones de pesos restantes fueron financiados por el entonces DDF.

Fue así como el 4 de septiembre a las 10:00 horas, el Presidente Díaz Ordaz fue el primer pasajero que ingresó al Metro.

Pero fue el 5 de septiembre de 1969 a las 5:58 horas cuando los primeros trenes con usuarios salieron de las terminales Chapultepec y Zaragoza.

'Fue una impresión bárbara'

DALILA SARABIA

Justo a las 5:52:40 horas del 5 de septiembre de 1969, Juan Cano pasó a la historia al convertirse en el primer conductor de un tren del Metro en servicio de la Ciudad de México.

Aquella madrugada, narra, no pudo ni siquiera dormir, pues temía que se le hiciera tarde.

"En aquel entonces, no pasaba el transporte tan temprano. Entonces, me fui caminando desde Manuel González y Avenida Guerrero, donde vivía, casi corriendo hasta Avenida Reforma.

"Ahí pasaba el famoso pesero que venía de La Villa y lo tomé. Llegué, ahora sí que, casi casi a la hora de mi salida. Fue angustiante porque no había transporte", contó en el andén de la estación Chapultepec de la Línea 1, ahí donde hace 50 años realizó el primer viaje con pasajeros.

Con impecable uniforme, una gorrita y una corbata naranja, Juan emprendió la aventura.

Al llegar a cada estación, contó, los usuarios aplaudían. Era todo un suceso.

Previamente, Cano Cortés fue capacitado por meses para saber cómo manejar los convoyes. En ese tiempo nunca lo vio, ni se subió a uno. Todo fue teórico.

Antes de la inauguración del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Juan conoció el tren y no creía lo que veía.

Una tarde, le pidieron a él y a sus compañeros quedarse en el Centro de Capacitación, entonces ubicado en Salto del Agua, para una práctica nocturna.

/// Ese día (5 de septiembre de 1969) salí y tome mi tren y al llegar a la primera estación, que es Sevilla, había como unas 20 personas y coincidentemente todos aplaudían".

Juan Cano primer conductor del Metro



■ En la estación Chapultepec la gente se mostró feliz al subir al STC.

Era momento de conocer los convoyes MP-68 (Matériel Roulant Sur Pneumatiques), diseñados en Francia.

Recuerda haber escuchado un ruido muy intenso y el encuentro fue inolvidable.

"Entra el tren a 90 kilómetros y levanta una polvareda por lo que se duplica la impresión. Fue una impresión bárbara, queda uno como shockeado.

"No solamente me pasó a mí, sino todos los que estaban presentes sentimos esa fuerza", aseguró.

Diversas coincidencias llevaron

a Cano Cortés a la cabina del convoy, como que la vacante de supervisor -que le habían ofrecido inicialmente- estuviera ocupada.

A los 21 años le dio poca importancia al hecho de ser el primer conductor del Metro de la CDMX.

Medio siglo después, el conductor -hoy jubilado- reconoce su lugar en el STC.

"Al pasar los años, entendí que había sido una situación casual y que a su vez me daba una posición en la historia del Metro", dijo.

TESTIMONIO: PRIMER CONDUCTOR



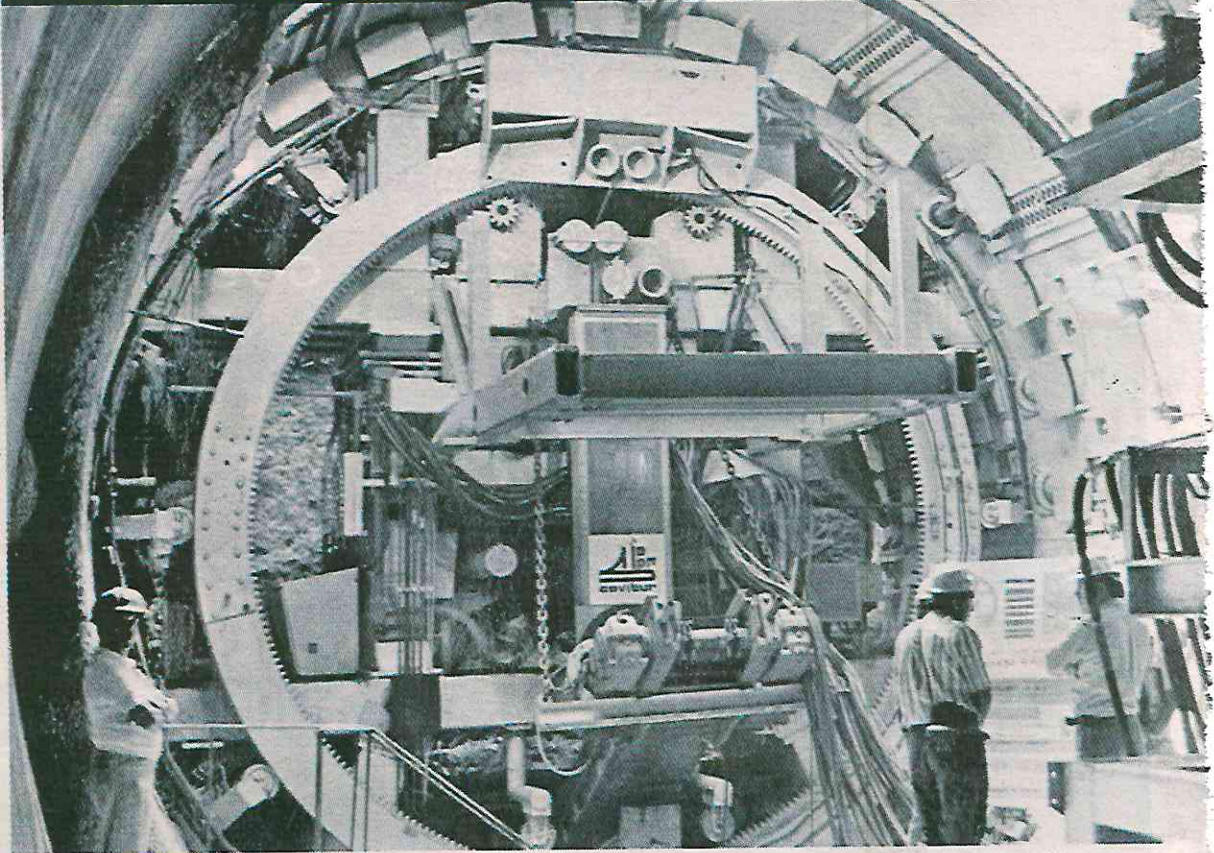
Alfredo Moreno

Tras meses de capacitación y pruebas, Juan Cano fue quien condujo el primer tren en servicio.



Los primeros trenes fueron fabricados en Francia.

CRÓNICA: NACE LA RED SUBTERRÁNEA



CON INGENIO. Las construcción de los primeros tramos del subterráneo iniciaron el 19 de junio de 1967 en Avenida Chapultepec y tomó dos años.



■ El Presidente Gustavo Díaz Ordaz viajó de la estación Candelaria a Insurgentes para inaugurar el Metro.



Escriben la historia

DALILA SARABIA

Gladys Pereyra, estudiante de idiomas, fue la usuaria que adquirió el primer boleto del Metro en la entonces terminal Chapultepec de la Línea 1.

En el archivo del Sistema de Transporte Metro está la foto en la que se puede observar a la joven formada para comprar el primer pase.

Carlos Chávez era el taquillero.

En la otra terminal, en la estación Zaragoza, Francisco Cervantes y Juan Cáceres abordaron el primer tren.

Según el Sistema de Transporte Colectivo (STC), en el primer día de operación se calculó un tránsito de 500 mil usuarios, apenas la décima parte de lo que moviliza ahora.

Los primeros trenes MP-68 tenían sillones acojinados, sencillos y dobles forrados en vinil azul.

Por el mal uso y el vandalismo tuvieron que ser sustituidos por los asientos azules y verdes hechos de fibra de vidrio que hasta hoy se usan.

Además, los operadores de los trenes portaban un elegante traje gris de lana con corbata naranja y un quepi similar al de la Policía de Francia.

La demanda

Desde la inauguración, el Sistema de Transporte Colectivo movió masas.

500

mil usuarios viajaron el primer día, según estima el STC

5.5

millones de personas llega a mover el Metro hoy día



El Metro revolucionó la forma de moverse en el DF.

Yo lector

APATÍA

El miércoles se difundió en los medios de comunicación de la muerte del jefe de estación del Metro San Cosme, luego de que un hombre, presuntamente militar se enojó porque el primero le pidió que se desplazara a la zona mixta, donde es permitido el ascenso de hombres, pues estaba en la zona que sólo es para mujeres.

Todos los días veo cómo muchos hombres esperan que no haya vigilancia en el andén para meterse en los vagones exclusivos, según el reglamento del Metro, la acción amerita una pena, pero no he sabido de algún hombre que haya sido sancionado por ello, lo que sí veo es una total apatía de los pasajeros que no les importa acatar las reglas, y entonces ahí tiene a hombres que se escabullen para entrar a esos vagones y a mujeres que defienden a capa y espada para que no saquen a sus parejas de esos vagones, quienes encima ocupan los asientos reservados para adultos mayores o embarazadas.

Ojalá que los hombres que hacen esto tomen consciencia que sacarlos del vagón para mujeres no es un acto de discriminación, sino de apoyo a las mujeres que a diario son violentadas y acosadas en el Metro.

ANDRÉS CORRALES
CIUDAD DE MÉXICO

ABARCARÁ ÁREA COMÚN ENTRE CDMX, EDOMEX E HIDALGO

Presentan “iniciativa inédita” para mejorar la zona metropolitana

La ley de desarrollo para las tres entidades prevé realización de consultas

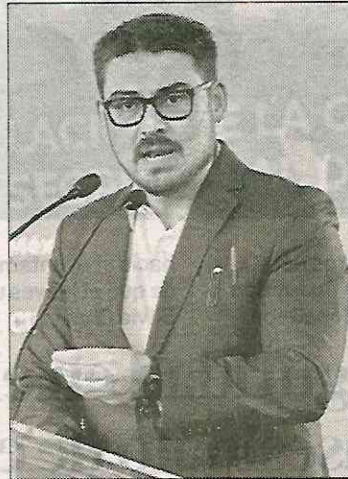
ROCÍO GONZÁLEZ ALVARADO
REPORTERA
Y SILVIA CHÁVEZ GONZÁLEZ
CORRESPONSAL

Los titulares de los gobiernos de la Ciudad de México, estado de México e Hidalgo presentaron una iniciativa de ley de desarrollo de la zona metropolitana con la que se prevé realizar acciones conjuntas para atender temas como seguridad, movilidad, medio ambiente, salud, y agua en beneficio de 22 millones de personas de las tres entidades.

En la iniciativa, que se presentará ante los respectivos congresos locales, además del federal, se establece que se realizarán consultas a la ciudadanía cuando se vayan a suscribir acuerdos para la ejecución de proyectos, provisión de servicios públicos y acciones metropolitanas susceptibles de afectarles.

También propone crear un sistema de información metropolitana que permita identificar problemáticas comunes, incluye obligaciones en materia de transparencia y rendición de cuentas, consolida el sistema de planeación metropolitana que contendrá entre sus instrumentos la agenda metropolitana, el programa de desarrollo, de ordenación, los planes de trabajo para las comisiones, así como convenios colaborativos y su planeación.

De la misma manera, define las atribuciones de los respectivos órdenes de gobierno para coordinar acciones metropolitanas de conformidad con la Constitución nacional y las locales, además de formalizar los mecanismos de gobernanza metropolitana, entre los cuales destacan el Consejo de Desarrollo



▲ Román Meyer, de la Sedatu: mejorar la calidad de vida de los habitantes con menos tiempo de traslado. Foto Pablo Ramos



▲ Sheinbaum, jefa de Gobierno de la capital: acabará aislamiento en seguridad y procuración de justicia. Foto Jesús Villaseca

Metropolitano del Valle de México, las comisiones conjuntas y el Comité Ejecutivo de Planeación.

En la sesión ordinaria del Consejo de Desarrollo Metropolitano, efectuada en Naucalpan, estado de México, el titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), Román Meyer Falcón, indicó que esta iniciativa es inédita y permitirá atender las demandas de una zona metropolitana que creció sin planeación y fue abandonada por el Estado.

Las consecuencias son que en la actualidad 4 millones de personas no tienen acceso adecuado al agua, nueve de cada 10 habitantes se sienten inseguros y este es el lugar donde existen más familias, pero menos tiempo para disfrutarlas, pues uno de cada tres trabajadores ocupa

más de cuatro horas de trayecto a su empleo, mientras el promedio nacional es que a una de cada 10 personas les lleva 60 minutos.

Meyer dijo que se debe cambiar esta realidad y modificar lo que sea necesario para mejorar la calidad de vida de los habitantes, por lo que advirtió que esta iniciativa será un referente para otras zonas metropolitanas, aunque la transformación dependerá del compromiso de los gobernantes y de los Congresos.

En su oportunidad la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, comentó que la iniciativa es histórica porque en el pasado había procesos aislados de desarrollo urbano, seguridad y procuración de justicia, atención en los temas ambientales, de agua y drenaje que dependían de la voluntad de un gobernante.



▲ Operativos conjuntos porque ladrones no respetan fronteras: Del Mazo, gobernador del Edomex. Foto Cristina Rodríguez



▲ Aplicar verdadera gobernanza metropolitana que dé resultados: Fayad Meneses, mandatario de Hidalgo. Foto Cristina Rodríguez

Agregó que un tema que requiere de coordinación indispensable es el proyecto ambiental del valle de México y la planeación integral para el aeropuerto de Santa Lucía en su conectividad y movilidad.

Ante diputados locales, federales y senadores, el gobernador del estado de México, Alfredo del Mazo, dijo que ya hay avances del trabajo coordinado entre los gobiernos de las tres entidades en uno de los mayores problemas, que es la inseguridad, ya que la delincuencia no respeta límites fronterizos; actualmente ingresan equipos de seguridad en las entidades y se han realizado más de 600 operativos conjuntos, sobre todo en el transporte público.

En movilidad se impulsa el transporte masivo. De esta forma pronto operará la línea 4 del Mexibús

que comunicará a Tecámac con la estación del Metro Indios Verdes; en materia ecológica, a través de la Comisión Ambiental de la Megalópolis, este año se impulsarán acciones conjuntas para su cuidado.

El gobernador de Hidalgo, Omar Fayad Meneses, dijo que la iniciativa es una oportunidad para regular las acciones que ya realizaban, pero requería un marco adecuado para brindar los mejores resultados, con lo que se inicia una nueva época de gobernanza metropolitana. Señaló que los retos son mayúsculos, por eso se requiere de coordinación, concurrencia y gran voluntad política.

▼ El funcionario federal y los gobernantes se reunieron en parque Naucalli. Foto Cuartoscuro

Ampliarán Circuito Exterior Mexiquense

IVÁN SOSA

La ampliación de la vía rápida de cuota del Circuito Exterior Mexiquense, inicialmente como la ruta de conexión con el aeropuerto internacional de Santa Lucía, plantea la autorización de impacto ambiental otorgado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) a la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena).

“Es importante destacar que la ruta de la Interconexión entre el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México y el proyecto del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía, en todo el territorio municipal, se ubica sobre el Circuito Exterior Mexiquense”, anota la autorización oficial.

Actualmente ya hay desincorporaciones, a la altura del lago de Zumpango, para salir del Circuito Exterior

y llegar a la aún base aérea.

Sin dar detalles, la Sedena cuenta con un estudio de alternativas de transporte, con carreteras, ferrocarril, transporte público confinado (BRT), Metro, Mexibús y Tren Suburbano, para llegar al futuro aeropuerto.

Especialistas hacen énfasis en integrar la planeación urbana, ante la expansión metropolitana que causará la apertura de lo que será el nuevo puerto aéreo.



Se lo lleva el tren

CUAUHTÉMOC.- Un usuario del Metro murió luego de ser atropellado por un convoy en la estación Chilpancingo de la Línea 9, ubicada en Insurgentes Sur y Eje 3 Sur, Colonia Roma. Tras completar las labores periciales, los peritos de la PGJ trasladaron el cuerpo a la morgue.

CRÓNICA

EMILIANO PÉREZ CRUZ



Mientras el sueño del mazateco Diego García Carrera se concreta, busca en qué emplearse, participa en el movimiento rapero, hurga en las áreas culturales de Ciudad de México para participar en eventos y evade a los guardas en el Metro

Bajo tierra vagones surcan la polis

Viene el microbús, o el camión, o quizá el convoy avanza por el túnel: a las vivas con los policías, los puercos, los cerdos: Diego García Carrera, 21 años de edad, observa, descarta riesgos y aborda. Sueña la pista, la base musical y comienza Diego a rapear en su lengua mazateca: Nindo Naxi Nga Nai/ Nanguí Le chicon nindo/ Nanguí Le Chjota Sixa/ ndia Ndá Si Ndia La Jao/ ndia Jña Chá/ Jña Ni Tsa K'etsoma/ Nchja Chinga Na Jin/ Ya Jkua Ai Ni Jin/ Ndá Jnio M'i Ndena/ Kui Nanguí Xojki/ Tsabe Na Koanchingaa/ Kao Nd'se Kao Ndi Jcha...

Con el hip hop de Diego cuenta a los urbanitas acerca del Cerro Caballero, territorio de los dueños de los cerros. Dice que es Tierra de gente trabajadora/ Senderos de piedra y lodo/ Senderos, bosque y selva/ Donde transitaban/ Nuestros abuelos/ De allí venimos/ Agua Obscura la nombran/ Es esta tierra/ Testigo de mi formación/ junto con todos mis hermanos.

Los metronautas voltean, miran al rapero que llegó de Agua Obscura, caserío ubicado en el municipio de San José Tenango, Oaxaca, a mil 179 metros de altitud. Plena Sierra Madre del Sur. Diego García Carrera es hijo único de Gisela Carrera Martínez, quien vino a Ciudad de México y como servidora doméstica limpia las casas, hace la comida, lava y plancha ropa y por la tarde retorna a la vivienda que, con otros familiares, renta en la colonia Aviación Civil, alejada al Metro Zaragoza, Línea 1.

Atrás quedó el verdor de los cerros donde la gente, muy temprano prepara los burros de carga, va a leñar y a la siembra y al cuidado de la milpa, de donde obtendrá maíz, frijol, calabacitas tiernas.

Los abuelos maternos crían a Diego mientras Gisela trabajaba en la capital del país para apoyarlos con dinero; ahora éste ayuda en los gastos con lo que obtiene rapeando en el transporte público de la monstruópolis:

—Cuando niño, escuchaba música infantil: Cri Cri, Topo Gigio, Parchís, lo que sonaba. Mi tío Edilberto estudiaba la prepa en Huautla de Jiménez y un día lle-

Quando niño, escuchaba música infantil: Cri Cri, Topo Gigio, Parchís, lo que sonaba, "pero me atrapó el rap"

gó a la casa con discos de Cártel de Santa y Quinto Sol. Me atrapó el rap porque dices lo que con canciones rancheras no puedes, porque son más bien para la pedia y con el rap expresas tus pensamientos puestos sobre una pista —dice mientras almorzamos en la fondita del San Martín Caballero, en Nezayork.

Diego cursó la primaria en Agua Obscura, y la *sécun* en Ciudad de México:

—Como lo ven a uno de provincia no te aceptan fácil. En tres es-

cuelas me rechazaron, hasta que mi mamá insistió tanto que logré quedarme en la Elpidio López López, Secundaria 159, en Pantitlán. Luego, al Conalep Aeropuerto, pero ya cuando iba a terminar se pusieron muy especiales, alegando que debía 10 materias. Decidí salirme un semestre, trabajar y luego presentar exámenes.

En el barrio de La Merced trabajó vendiendo dulces y enchilando gomitas de grenetina; luego cargó bultos de semillas, cajas que le cayeron sobre un pie y fracturaron un tobillo. En diciembre de 2018 lo dieron de alta los ortopedistas de Magdalena de las Salinas. Decidió ser rapero de tiempo completo. Mientras llegaba la temporada de exámenes. Le echó ganas: sacaba ocho, nueve, dieces. Dijo: ya la hice. Regresó el día señalado para recoger su certificado y sorpresa:

—Me salen con que debía materias del segundo semestre. "Págalas y si no te parece, arregla tu

vida en Oaxaca”. Sentí la discriminación. Me llamaban indio, guaxaco, en la secundaria un chavo me molestaba mucho con eso: me agredía, me daba de zapes. Me sé defender, pero no busco problemas. Sin embargo, un día me hartó, le di un cabezazo, me abrazó. Lo dejé en el suelo. “Ya te estabas pasando”, dije y dejó de meterse conmigo. Ahora me lo topo en la calle, se agacha y se va. Ya no me dice guaxaco.

Dice un documento de la Conapred: *La discriminación por motivos de raza, origen étnico o apariencia física, reflejada en acciones que niegan o restringen el goce de los derechos, es un fenómeno que en nuestro país está arraigado tanto en las instituciones, reflejadas, por ejemplo, en los obstáculos para acceder a servicios de salud y educación, como en las prácticas sociales que definen relaciones desiguales de contratación y empleo, por mencio-*

nar alguna, con la consecuencia de la negación de una diversidad que es constitutiva de una sociedad como la nuestra. El México discriminatorio, clasista, racista en pleno. A todo lo que da.

Quería conocer a su padre. Con la anuencia de Gisela, lo halló en Chimalhuacán, “dado al vicio. Muy adicto a todo tipo de drogas. Vende dulces en los camiones.

Dicen que es idéntico a mí, pero nada que ver: lo vi acabado, maltratado de la cara. Su nariz muy pelada por las drogas. Sí que le entraba a todo, en Acuitlapilco. Donde Dios no llegó”.

Mientras su tobillo sanaba, reflexionó. Como muchos adolescentes marginados, desde pequeño soñó ser rapero.

Como los de Cártel de Santa, Quinto Sol. Quería dar la batalla. Cuando vio a Morales Rap era el único que se expresaba en mazateco. Y paisano de San José Tenango. Se dijo: creo que es la hora, no estoy haciendo nada por la fractura de mi pie. Ensayaba. Escribía canciones, subía sus actuaciones al féis, donde lo contactó Morales Rap.

—Platicamos en mazateco, dijo que tengo facha de rapeador. Le contesté que rapeaba, que no tenía productor. Me llevó con *Mente Negra*, un dj que promueve a raperos indígenas: en totonaco, mazahua, mazateco, cuicateco, maya. *Mente Negra* nos graba, hace el video oficial: sin él seríamos poco conocidos. Le gusta esto de la cultura, que no se pierdan las lenguas indígenas. En su página muestra el trabajo que hacemos, sus producciones, como la de Juan Sant, Pad Boy, que hace rap maya. Nosotros lo podemos llevar como dj y correrle una lana. Participamos en tocadas.

Mientras el sueño del mazateco Diego García Carrera se concreta, busca en qué emplearse, participa en el movimiento rapero, hurga en las áreas culturales de Ciudad de México para participar en eventos; evade a los guardas en el Metro, que persiguen a gente como él, amenazan llevarlo a la delegación y para que así no sea, se quedan con el dinero que los metronautas aportan a quienes como Diego muestran sus habilidades en los vagones que bajo tierra surcan la monstruópolis.

* ESCRITOR. CRONISTA DE NEZA

26

MIL COMPETIDORES registró la última edición del Maratón

27

MIL CONCLUYERON el recorrido en la carrera realizada en 2018

tro o cortó ruta o hizo algo indebido (el corredor)", explicó.

Aguilar acotó que en mancuerna con el Indeporte hay campañas para concientizar al corredor para que se inscriba y corra de manera oficial.

"Hay muchos que se meten sin número por sentirse parte del evento, pero cuantificar ese dato son muchos, desde los que se meten desde el inicio, durante la carrera y hasta los que se meten 200 metros antes de cruzar la meta. Ese dato como tal es complicado, pero sí hemos tratado de concientizar a los corredores que hagan lo propio, inscribirse debidamente.

Este diario también entrevistó a Rodrigo Dosal, titular del Instituto del Deporte de la Ciudad de México (Indeporte), sobre el registro de corredores. "Vamos a presentar los números, pero lo que tenemos extraoficialmente es que tuvimos menos gente que se metiera en la ruta. Si tenemos números positivos", dijo.

Entrevistado en las instalaciones del instituto, Dosal celebró que con el cambio de ruta se alcanzó el maratón más rápido en la categoría femenil, además de que brinda la oportunidad de mejorar cada marca.

El Indeporte se hace cargo del 100 por ciento del evento, aunque según los servicios necesarios, realizan contratos de proveeduría. Aquí entra Emoción Deportiva, empresa que realiza la operación de la salida, ruta y meta del Maratón.

La baja coincide con el primer vistazo a una afluencia menor de corredores. Según la estimación que Emoción Deportiva brindó a este diario, existieron alrededor de 26 mil registros de los 30 mil que las bases tenían contempladas como "tope" para la carrera de la edición 2019. Aún no se tienen los datos de los corredores que lograron terminar la competencia.

De acuerdo con información brindada en mayo vía transparencia, el Indeporte explicó que en 2018 se registró un aproximado de 27 mil corredores finishers, es decir, que iniciaron y terminaron la ruta de un total de 42 mil 195, cifra que presumió alcanzar la administración anterior de José Ramón Amieva.



Algunos maratonistas no concluyeron la carrera, siguieron atajos o se metieron al Metro /CUARTOSCURO

ALEJANDRO PACHECO, BRONCE EN 1500 METROS T11

De cantante del metro, a medallista

Alejandro Pacheco, un atleta mexicano ciego que canta en el Metro de la Ciudad de México, ganó una medalla de bronce en los Juegos Parapanamericanos 2019, en la prueba de los 1,500 metros T11, en la categoría de Ciegos y Débiles Visuales.

Junto a su guía, Fidel Reyes, Pacheco cronometró 4 minutos 26 segundos 64 centésimas.

Alejandro perdió la vista cuando tenía 19 años debido



Alejandro Pacheco.

a una sobredosis de droga que le atrofió el nervio óptico de ambos ojos.

EL GRÁFICO

GÁNATE UNA MOCHILA.

Para ser uno de los afortunados sólo tienes que enviarnos una selfie en el Metro con tu nombre completo al correo:

graficozonag@gmail.com

Nosotros te avisaremos por la misma vía si eres uno de nuestros ganadores. Para recoger el premio debes traer una identificación oficial, el correo impreso y este periódico.



¡SE MOCHA!