



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Menciones a la titular

Invierte STC-Metro, más de un billón de pesos en reparaciones de escaleras eléctricas

Pág. 4



FOTO: ARCHIVO

BUSCAN EVITAR ACCIDENTES EN EL METRO

Invierten más de 1 bdp en escaleras eléctricas del STC

467
ESCALERAS

electrónicas hay en el Sistema del Transporte Colectivo Metro que les dieron mantenimiento

HILDA ESCALONA

Los recursos aplicados, desde 2013 y hasta febrero de 2019, abarcan el mantenimiento preventivo-correctivo de aceras móviles, elevadores y salvaescaleras

Para evitar nuevos accidentes en las 467 escaleras electromecánicas de la Red del Sistema de Transporte Colectivo, Metro, el organismo invirtió desde el 2013 y hasta febrero de 2019, un billón, 87 millones 596 mil 964 pesos en su mantenimiento preventivo y correctivo.

Como se recordará el viernes 8 de febrero de 2019, circuló en redes sociales un video en donde se muestra el momento en que las escaleras eléctricas de la estación Tacubaya del Metro de la Ciudad de México colapsan. Lo que ocasionó que las personas cayeran unas sobre otras.

Al día siguiente, la jefa de Gobierno,

Claudia Sheinbaum Pardo comentó que hubo dos personas lesionadas y afirmó que no se había tratado de una falla de mantenimiento en las escaleras eléctricas, sin embargo, aseguró que se realizarían una investigación, y sobre todo, la revisión completa de todas las escaleras eléctricas en ese transporte.

Un mes después, el 5 de marzo de 2019 se registró una falla en las escaleras eléctricas de la estación Mixcoac del Metro de la Línea 7 la cual tiene 33 años de antigüedad lo cual dejó como saldo, ocho personas lesionadas.

Después de estos dos accidentes que dejaron al menos 10 personas lesionadas, las autoridades del Metro decidieron suspender 90 escaleras de todas las líneas para hacer una revisión exhaustiva de ellas.

Y, el 11 marzo a través de su cuenta de Twitter, el Sistema de Transporte Colectivo informó que de las 90 escaleras que fueron revisadas, 16 ya funcionan y a finales de ese mismo mes comenzó a operar el resto de manera normal.

Las escaleras que fueron revisadas se

15 OCT 2019

Página: 1,4 Sección: PRIMERA CUBIERTA DE NOTICIAS



encuentran en la Línea 7 que corre del Rosario a Barranca del Muerto en las estaciones, Mixcoac, San Antonio, San Pedro de los Pinos, Polanco, Auditorio, Constituyentes, Refinería, Tacubaya, Barranca del Muerto y San Joaquín.

También fueron supervisadas dos escaleras eléctricas que se encuentran en la estación Viveros de la Línea 3 que corre de Indios Verdes a Universidad y en la Línea 8, que corre de Garibaldi a Constitución de 1917, se revisó una escalera en la estación Salto del Agua.

Algunas de las fallas más comunes que presentaron esas escaleras mecánicas son la cadena de impulsión dañada por desgaste de componentes, por asentamientos en la estación, por sustitución, por modernización de acceso a la estación, cadenas desincronizadas, reductor dañado al igual

que la flecha, tarjeta dañada, escalones rotos y perfil perforado o porque presentaron alguno de sus pasamanos dañado.

Otro incidente ocurrió el 9 de mayo de 2019 debido a la saturación en las escaleras eléctricas del Metro Pantitlán de la Línea 9 en donde cuatro mujeres resultaron heridas luego de que cayeron.

Las mujeres resultaron con lesiones leves después de que una de ellas tropezó en las escaleras, sin embargo, sus lesiones no ameritaron ser trasladadas a algún hospital.

El billón de pesos invertido por el Metro en cinco años dos meses también abarcó el mantenimiento preventivo-correctivo de aceras móviles, elevadores y salvaescaleras, así lo indican las cifras otorgadas por el mismo STC a través de la solicitud de acceso a la información pública con el número de



folio 0325000048919.

Por año, los montos globales para el servicio de mantenimiento correctivo y preventivo de las escaleras electromecánicas indica que en 2013 se invirtieron 125 millones, 186 mil 590 pesos, en 2014 fueron 146 millones 653 mil 550 pesos. Un año después, en 2015, el STC registró que se destinaron a ese rubro, 181 millones 930 mil pesos.

Para el 2016, la inversión fue de 175 millones de pesos y para el 2017 la cifra se disparó a 227 millones 826 mil, 824 pesos y tan solo en los meses de enero y febrero de este 2019, se gastó 46 millones de pesos. De igual forma, el Metro reportó que hasta el 17 de mayo de 2019, sólo 26 escaleras electromecánicas estaban fuera de servicio.

Hasta febrero de este año, la empresa encargada de dar mantenimiento a dichas escaleras fue Veolus Energía y Gestión

Técnica S.A. de C.V. y hasta el 3 de abril de 2019, el Metro informó que la empresa encargada de brindar mantenimiento correctivo-preventivo a las escaleras electromecánicas, aceras móviles, elevadores y salvaescaleras es Sinergam, S. de R.L. de C.V. en consorcio con la empresa Servicio Instalación, Mantenimiento y Asesoría de Equipos de Accesibilidad S.A. de C.V.

El 11 de marzo pasado, ese sistema de transporte detalló que durante la revisión a las escaleras eléctricas fueron sustituidos 40 engranes, 700 metros de cadena del sistema de tracción y 84 frenos de disco.

Otro de los problemas que se registran en las escaleras del Metro fue denunciado el pasado 15 de abril del presente año por la misma directora de ese sistema de transporte, Florencia Serranía Soto quien dio a conocer que algunas personas apagan las escaleras eléctricas y los usuarios piensan que no funcionan.

"Tenemos videos en donde claramente se observa como algunas personas, que no necesariamente son usuarios, apagan las escaleras. queremos crear conciencia entre estas personas para que no lo hagan porque es un servicio que nos sirve a todos", dijo la funcionaria. Sobre la remodelación de escaleras eléctricas, la directora del Metro dijo que en la Línea 7, las escaleras funcionan, incluso, comentó que tres de ellas son cambiadas por nuevas y afirmó que ahora atienden en 45 minutos cualquier afectación en las escaleras.

"El Metro cuenta con 467 escaleras que constantemente ponemos en servicio porque hay una falla, estemos conscientes de que estamos haciendo un esfuerzo de mejora continua día a día", concluyó la titular del STC.

ELEVADORES

A un mes de la liberación de los elevadores instalados en estaciones, más de 30 mil 600 personas con movilidad limitada o que padecen alguna discapacidad han recibido la atención de los 60 brigadistas del Instituto de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México, quienes co-

laboran en el Metro desde la primera semana de septiembre pasado.

De los 179 elevadores ubicados en la red, 25 aún cuentan con lector de tarjetas para su acceso, ya que por sus características conducen desde la calle hasta la zona de andenes de arribo de trenes y es en estos puntos donde los integrantes del Indiscapacidad CDMX están pendientes de apoyar a usuarios con movilidad limitada.

De acuerdo a las estadísticas, las estaciones con mayor actividad por parte de la Brigada Accesibilidad son Xola, Merced y Universidad, en las que han recibido la atención 6 mil 413, 5 mil 176 y 4 mil 936 personas, respectivamente.

En total, desde la liberación de elevadores los brigadistas han apoyado a 17 mil 193 adultos mayores, 7 mil 612 personas con discapacidad, 4 mil 312 convalecientes y mil 560 mujeres en etapa de embarazo.

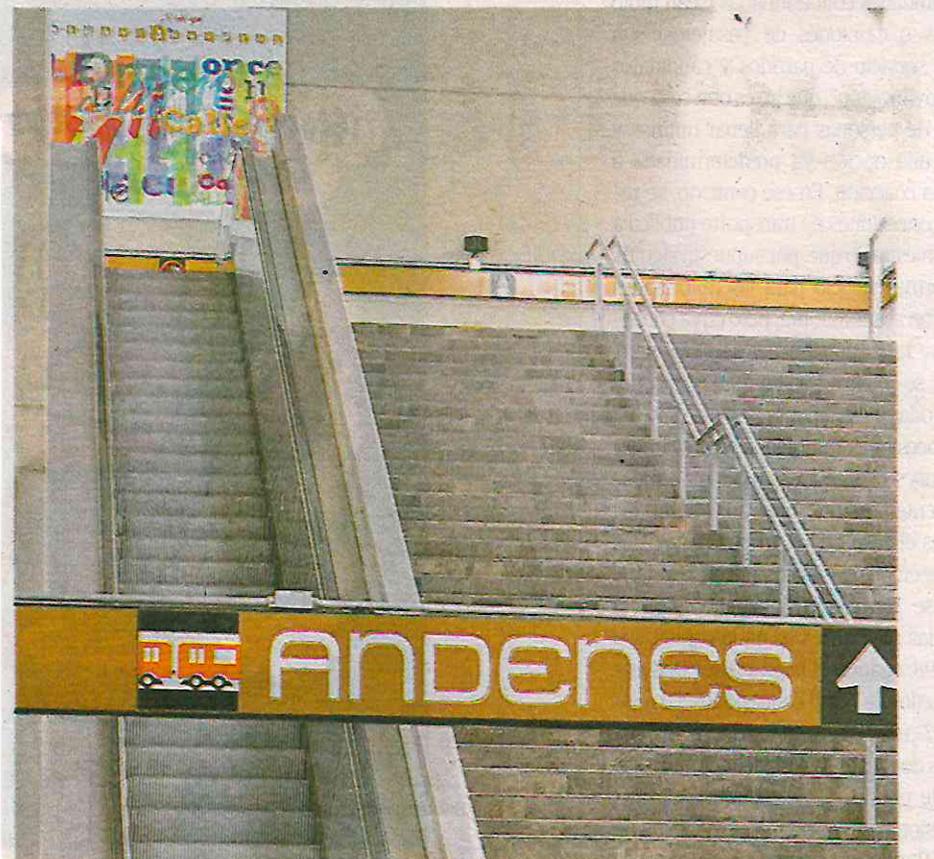
Son 76 estaciones las que cuentan con

ascensores, los cuales pueden ser utilizados de manera libre por las personas con discapacidad, baja visión, adultos mayores, embarazadas y personas lesionadas.

El STC exhorta a las personas usuarias a respetar los elevadores de uso exclusivo para los sectores referidos y recuerda que todo abuso de estos espacios podrá ser sancionado con una multa de 2 mil 568 pesos. Los números telefónicos para reportar el mal uso de los equipos son el 5627-4741 y 5627-4755 o a través de la cuenta de Twitter @metrocdmx.

A la fecha se continúa con la labor de sensibilización para el buen uso de las instalaciones y no se han registrado casos que requieran la aplicación de la multa.

El STC trabaja en acciones para eliminar dispositivos restrictivos que dificulten la movilidad de personas con discapacidad, baja visión, adultos mayores, embarazadas y personas lesionadas.





Mantenimiento en escaleras eléctricas de 2013 a febrero de 2019 /FOTOS: IGNACIO HUITZIL Y LUIS A. BARRERA

15 OCT 2019

Página: 5 Sección: CARPETA DE INVESTIGACIONES



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Sistema de Transporte Colectivo

CUESTIONAN DIPUTADOS A SECRETARIA

Reformulará y rediseñará el gobierno la alerta de género con organizaciones

Se va a hacer en la ciudad una verdadera revisión y aplicación de los protocolos: Gabriela Rodríguez

SANDRA HERNÁNDEZ GARCÍA

Con el objetivo de reformular el mecanismo de alerta de género, la titular de la Secretaría de las Mujeres, Gabriela Rodríguez Ramírez, se reunirá con las organizaciones que impulsaron la declaratoria de dicho mecanismo en la Ciudad de México.

En su comparecencia ante diputados locales como parte de la glosa del primer Informe de Gobierno, éstos cuestionaron a la funcionaria sobre la negativa de implementar la alerta de género en la ciudad. Si bien aclaró que es una cuestión de la Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres (Conavim), dijo que se reunirá con Justicia Pro Persona y el Observatorio Ciudadano Nacional del Femicidio para reformular y rediseñar la alerta.

“Yo invité a las peticionarias a formar parte, y vamos a trabajar. Aquí en la ciudad es donde se va a hacer una verdadera revisión y aplicación de todos los protocolos

y todas las medidas que se solicitan en las alertas de género”.

La diputada perredista Gabriela Quiroga aseguró que negar la declaratoria de alerta de género se debe al costo político que representa; sin embargo, la secretaria sostuvo que en la Ciudad de México se está haciendo “absolutamente todo” para erradicar la violencia de género.

“Si me preguntan cuál es el proceso para atender la alerta por violencia de género, yo les diría que estamos aplicando todos los protocolos que, nos señalan, se deben atender. No hay una sola medida que no estemos aplicando (...). Si algo distingue al gobierno de la doctora Sheinbaum es su territorialidad; ella todo lo lleva al campo, a la acción, y le pone presupuesto”.

La funcionaria reportó que la violencia familiar es la más denunciada, pues suman 18 mil 721 casos; 3 mil de abuso sexual, 964 de acoso sexual, 253 de corrupción de menores y 867 casos de violación, que es “la que más nos preocupa”.

Sobre los casos de acoso en el transporte público, la diputada del

Partido del Trabajo Leonor Gómez Otegui solicitó información sobre el programa Viaje Segura, en el que se acompañó a 157 mujeres a denunciar casos de violencia sexual y 20 de violación.

Al respecto, Rodríguez informó que desde el inicio de la administración su dependencia ha trabajado de forma transversal con todas las secretarías, entre ellas la Semovi, con la que se creó un programa anual de género en materia de movilidad, como el cambio de señalización para respetar los vagones exclusivos para mujeres en el Metro.

Destacó que mediante la coordinación con otras dependencias se han instalado 20 mil luminarias y 50 senderos seguros, así como botones de emergencia en transporte y parques públicos.



ROCÍO
BARRERA
BADILLO

ARTICULISTA INVITADA

DIPUTADA PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE GOBERNACIÓN Y POBLACIÓN

LA MOVILIDAD COMO PRINCIPIO DE SEGURIDAD Y DESARROLLO SOCIAL

En una urbe como la Ciudad de México, la movilidad permite a los ciudadanos trasladarse para trabajar, adquirir los insumos y acudir a los centros educativos.

El transporte público es esencial, sobre todo en zonas aisladas, por su bajo costo y el tiempo que nos da para convivir con los seres queridos. Debemos fortalecerlo, asegurar la protección para los peatones y aprovechar los medios no contaminantes, como la bicicleta.

La alcaldía de Venustiano Carranza cuenta con cuatro vialidades de acceso controlado, 10 primarias y 10 secundarias. De acuerdo con el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano -que data de 2005-, en 11 zonas se concentran los principales tipos de transporte, vinculados con estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro: Pantitlán, Zaragoza, Boulevard Puerto Aéreo, San Lázaro, Moctezuma, Gómez Farías, Puebla, Velódromo, Balbuena, Candelaria y Oceanía.

Esas zonas concentran el transporte público, pero no pueden atender todas las zonas de la alcaldía y aíslan a algunos vecinos.

Hace más o menos un año, vecinos de la colonia Moctezuma 2ª sección y del Pueblo del Peñón de los Baños nos plantearon que la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) extendiera su servicio para llegar a la calle de Texcoco, como hace 20 años.

Gracias al apoyo vecinal y a la disposición de Andrés Lajous, titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la semana pasada dimos el banderazo

para que la ruta cumpla las expectativas de los vecinos. La acción significa mucho para ese grupo de vecinos y para muchos de los visitantes.

La demarcación de Venustiano Carranza cambió en más de 14 años desde que fue planteado el Programa de Desarrollo Delegacional. Frente al avance de la Ciudad de México, hay que replantear su desarrollo e inserción como agente generador de potencialidades.

No hay, en estos momentos, una visión de largo plazo en Venustiano Carranza que pueda empatar con la que la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, está proyectando.

Sin embargo, los vecinos y especialistas tienen planteamientos para construir una visión inmediata y a futuro sobre la demarcación en Venustiano Carranza. Buscamos generar más y mejor desarrollo para las personas.

Hace unos días, la jefa de Gobierno, puso en marcha el programa Sendero Seguro para generar espacios públicos para las mujeres de la Ciudad de México.

En Venustiano Carranza, junto a las vecinas y vecinos, vamos a plantearle a ella y al titular de la Secretaría de Obras, Jesús Antonio Esteva Medina, cuáles senderos son necesarios para la protección de las que habitamos la demarcación.

La muestra palpable de los cambios en la Ciudad de México se da con acciones concretas que ayudan a los habitantes: ¡Gracias a los vecinos que nos acompañaron a gestionar la ruta de transporte!

@ROCIO_BARRERAB

15 OCT 2019

Página: 2 Sección: LA 2

Ignora el GCDMX quejas en proyecto de Cablebús

POR JONATHAN BAUTISTA

jonathan.bautista@contrareplica.mx

En una carta enviada a la Jefatura de Gobierno, vecinos de Cuauhtepac reprocharon a Claudia Sheinbaum que “ni los ve, ni los escucha, ni les rebate los argumentos que le han esgrimido para oponerse al proyecto de Cablebús”.

En la misiva, se quejan de discriminación por parte de la directora general del Sistema de Transporte Público Cablebús, quien insinuó que por “viejitos” no podían entender lo que se les trataba de explicar.

Precisaron que el punto principal del documento es que “el Sistema de Transporte Cablebús no resuelve integralmente, ni se acerca siquiera a la solución del problema de transporte en Cuauhtepac, el cual es mucho más complejo que llevar gente a la estación Indios Verdes del Metro. Creemos que con 3 mil millones de pesos podemos acercarnos a una solución integral y muchos más en Cuauhtepac, donde solo se requiere consultar y planear con la gente, quienes conocen el problema hasta en sus más mínimos detalles”.

Los inconformes mencionaron que, “ni la jefa de Gobierno capitalino, Claudia Sheinbaum, ni la directora general del Sistema de Transporte Público Cablebús, Yamel Nacif Osorio, así como el coordinador general del Transporte, Pavel Sosa, o el secretario de Movilidad, Andrés Lajous, han respondido a una carta argumentativa que el ingeniero mecánico y vecino de Cuauhtepac, Leopoldo Acosta y otras tres personas les entregaron los días 23 y 29 de mayo, respectivamente”.

En dicho escrito explican los porqués de su negativa a la construcción del sistema de transporte aéreo y el cómo se fue trazado sin ninguna consulta sobre qué es lo mejor para los habitantes de la alcaldía Gustavo A. Madero, quienes consideran el mejoramiento de la movi-

lidad terrestre como una mejor opción.

Mencionaron que el pasado 23 de mayo gran parte de los vecinos, mayores de 50 años, excepto algunos más jóvenes, sostuvieron un encuentro con Yamel Nacif para exponer sus argumentos y por qué consideran que el proyecto del Gobierno capitalino no solucionará el problema de movilidad en Cuauhtepac, sino más bien podría empeorarlo.

Explicaron que durante aquella reunión Nacif no tenía la información correcta sobre la problemática real de Cuauhtepac y confundía datos técnicos y, por tanto, formulaba datos falsos, “confundiéndole lejanía con altitud, caro con costoso, trazo general con trazo de detalle y otras muchas imprecisiones como afirmar que el deportivo El Vivero estaba en lo alto”.

Indicaron que el reporte y argumentos nunca fueron analizados y hasta ahora no han recibido una respuesta formal. ●

VECINOS DE CUAUTEPEC exigen que se consulte y trace el plan con los pobladores; la obra no resuelve problema de transporte en esa zona, señalan



9.4 km de longitud total tiene la Línea 1, que irá de In-dios Verdes a Cuauhtémoc

54% disminuirá el tiempo de trayecto de traslado, estiman las autoridades

4 mil pasajeros podrá transportar en las 374 cabinas que tendrá

De acuerdo con el esquema del Gobierno capitalino del Cablebús, la Línea 1 contará con seis estaciones y el recorrido redondo será de 56 minutos. Especial



FRAGMENTO DE LA CARTA ENVIADA AL GCDMX

El Sistema de Transporte Cablebús no resuelve integralmente, ni se acerca siquiera a la solución del problema de transporte en Cuauhtémoc, el cual es mucho más complejo”

SE OPONEN AL CABLEBÚS

Sheinbaum no responde aún a vecinos de Cuauhtepac

HILDA ESCALONA

Le entregaron un documento desde el 23 y 29 de mayo pasados, en el que estos argumentan el motivo de su negativa al teleférico

Vecinos de la Colonia Cuauhtepac en la Alcaldía Gustavo A. Madero afirmaron que hasta ahora la jefa de gobierno, Claudia Sheinbaum, no les ha contestado una carta que le entregaron desde el 23 y 29 de mayo pasados.

El punto nodal de la carta es que "el Sistema de Transporte Cablebús no resuelve integralmente, ni se acerca siquiera a la solución del problema de transporte en Cuauhtepac, el cual es con mucho más complejo que llevar gente a la estación Indios Verdes del Metro, afirmó el vecino Leopoldo Acosta García.

En ella le explican el porqué de su negativa a que se construya el sistema de transporte aéreo como fue trazado y sin ninguna consulta sobre qué es lo mejor para los habitantes del lugar en la Alcaldía Gustavo A. Madero, quienes consideran el mejoramiento de la movilidad terrestre como una mejor opción.

El pasado 23 de mayo los colonos se reunieron con la directora general del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, Yamel Nacif Osorio, para exponer personalmente



Vecinos de Cuauhtepac que se oponen al Cablebús esperan aún respuesta de Claudia Sheinbaum / FOTO: ESPECIAL

sus argumentos del porqué consideran que el proyecto del gobierno de la Ciudad de México no solucionará el problema de movilidad en Cuauhtepac, sino más bien podría empeorarlo.

Los lugareños aseguraron que después de esa plática pudieron notar que la funcionaria no tenía la información correcta sobre la problemática real de Cuauhtepac.

"Ella confundía datos técnicos, confundía lejanía con altitud, caro con costoso, trazo general con trazo de detalle y otras muchas imprecisiones como afirmar que el deportivo El Vivero estaba en lo alto".

Como la plática se volvió ríspida, Ya-

mel Nacif le dijo al más joven que le explicaría todo a él, para que después, él les explicara a sus acompañantes; "no hubo tiempo de escuchar nuestros argumentos ni darles respuesta, pues en un momento nos dijo que la había llamado su jefe y tenía que acudir pronto".

Por lo anterior, esos argumentos le fueron planteados nuevamente a la Jefa de Gobierno por el ingeniero Leopoldo Acosta en una carta que se le envió el 29 de mayo, sin que a la fecha haya habido una respuesta formal por escrito.

"La carta del 29 de mayo con copia a Pavel Sosa Martínez, Coordinador General del

Transporte y Andrés Lajous, Secretario de Movilidad, es "un escrito donde resumimos los argumentos más evidentes (pero no los únicos) de nuestra posición respecto del proyecto en cuestión", en la cual solicitamos "una respuesta por escrito punto por punto, para que la ciudadanía los conozca y no haya lugar a dudas, falsas interpretaciones o desmentidos".

Los vecinos en la misiva explican que el Cablebús es para montaña sin embargo, en su trazo es plano además de que duplicará o triplicará el costo del pasaje actual.

Una vez sustituido el sistema de transporte actual tendríamos que pagar un pasaje local y el del Cablebús mismo.

"Para la gente que viaje en dirección a la zona de Vallejo o, por ejemplo, a la avenida Politécnico, no le servirá de nada este sistema y en él se pretende gastar 3 mil millones de pesos.

4- La estación Indios Verdes del Cablebús no llegará hasta la estación del Metro, sino que la gente tendrá que hacer un recorrido a pie de cerca de medio kilómetro. Esto, principalmente para las personas de avanzada edad, sería un crimen.

"Zonas densamente pobladas en Cuauhtepc quedarán alejadas de la estación Juventino Rosas (Cuauhtepc) a más de dos kilómetros, por lo que los deja totalmente fuera del sistema y seguirán condenadas a seguir subiendo y bajando a pie sus empinadas cuestas o lugares remotos, mientras el Cablebús recorre un territorio totalmente plano".

15 OCT 2019

[¿SERÁ?]



Acusan discriminación

Dicen que diversas organizaciones de adultos mayores y personas con discapacidad en la Gustavo A. Madero, harán llegar hasta la CNDH, de Luis Raúl González Pérez, una solicitud para que emita una recomendación en torno al proyecto de la Línea 1 del Cablebús, toda vez que, aseguran, la obra no contempla facilidades para su movilidad y, por el contrario, los haría trasladarse distancias de hasta dos kilómetros entre las terminales. Acusan los afectados que no fueron tomados en cuenta durante las Jornadas de Concientización que el Órgano Regulador de Transporte de la CDMX realizó hace unos meses en aquella zona; situación que, señalan, se refleja, por ejemplo, en la lejanía que habría entre la terminal de Indios Verdes y la entrada del Metro que lleva ese mismo nombre. ¿Será?

15 OCT 2019

Página: 2 Sección: Pág 2

CIRCUITO INTERIOR

QUIEN SE ENGANCHÓ con varios tuiteros que le criticaron su ortografía y hasta le lanzaron ataques personales fue la diputada **Alessandra Rojo de la Vega**.

SERÍA BUENO que alguien le diga a la legisladora que si decide subirse al ring contra un ejército de usuarios debe estar preparada porque ese duelo seguramente sacará más chispas que el de **Sheinbaum** contra los taxistas.

...
VARIAS ORGANIZACIONES de Derechos Humanos se preguntan con insistencia quién y cuándo dará información sobre los resultados de los módulos móviles de Ministerios Públicos

anunciados para operar afuera de las estaciones del Metro.

EL PLAN ORIGINAL era que funcionaran como una opción para combatir casos de acoso contra usuarias e intentos de secuestro, pero, a la fecha, pocos saben si fue una medida exitosa o sigue en el terreno de las promesas y buenos deseos...

...
DICEN QUE al buen entendedor, pocas palabras...

PEERO PARECE que en la PGJ no conocen ese dicho o de plano alguien les está metiendo mano negra.

Y ES QUE ahora se instaló la modalidad de anunciar en conferencia de prensa ¡los resultados que ya cacarearon un día antes en boletín!

circuitointerior@reforma.com

línea10

DEMIS FUENTES

Quien se enganchó con varios tuiteros que le criticaron su ortografía y hasta le lanzaron ataques personales fue la diputada **Alessandra Rojo de la Vega**.

Sería bueno que alguien le diga a la legisladora que si decide subirse al ring contra un ejército de usuarios debe estar preparada porque ese duelo seguramente sacará más chispas que el de Sheinbaum contra los taxistas.



Varias organizaciones de **Derechos Humanos** se preguntan con insistencia quién y cuándo dará información sobre los resultados de los módulos móviles de Ministerios Públicos anunciados para operar afuera de las estaciones del Metro.

El plan original era que funcionaran como una opción para combatir casos de acoso contra usuarias e intentos de secuestro, pero, a la fecha, pocos saben si fue una medida exitosa o sigue en el terreno de las promesas y buenos deseos...



Dicen que al buen entendedor, pocas palabras...

Peero parece que en la **PGJ** no conocen ese dicho o de plano alguien les está metiendo mano negra.

Y es que ahora se instaló la modalidad de anunciar en conferencia de prensa ilos resultados que ya cacarearon un día antes en boletín!

demisfuentes@reforma.com



METRO AL ESTILO SUPER MARIO WORLD

EL ARTISTA ALEX REVILLA CREÓ UN MAPA DE LAS 12 LÍNEAS del Metro al estilo del videojuego Super Mario World. La ilustración circuló en redes sociales, pero fue tal el éxito que Revilla **LA COLOCÓ EN UNA DE LAS PAREDES DEL MERCADO ROMA.** El Ángel de la Independencia, Bellas Artes, el Zócalo, **XOCHIMILCO, LA BIBLIOTECA CENTRAL DE CU,** el Castillo de Chapultepec y la **VIRGEN DE GUADALUPE** son algunos de los sitios que aparecen en la popular creación.

LA TIRA CÓMICA DE CHEPITO



Lejos de los intereses que giran en torno del cambio climático, individualmente podemos tomar decisiones que contribuyan a futuro.

**CARLOS
GERSHENSON**
@cgg_mx



Contra el cambio

Los más revolucionarios están en contra del cambio... climático. Los conservadores por definición prefieren seguir las tendencias actuales, las cuales están transformando a nuestro planeta a una velocidad sólo superada por cataclismos extraterrestres, los cuales provocaron extinciones masivas como la que estamos viviendo, con la diferencia de que la causa principal de esta extinción masiva somos nosotros. El cambio que hemos producido es tal que hemos desatado una nueva etapa geológica: el antropoceno. No hay duda sobre los efectos humanos sobre el planeta, el único debate científico es acordar cuándo empezaron: ¿con la agricultura, la revolución industrial o hasta el siglo XX? Al parecer, la fecha más consensuada es de hace 500 años, cuando comenzó la globalización con la colonización europea de una buena parte del resto del mundo. Si el cambio climático es el producto de una tendencia de siglos, ¿cómo podríamos cambiarla en pocas décadas? Mejor preguntemos: ¿qué pasará si no logramos por lo me-

nos reducir –ya no digamos detener o revertir– el cambio?

Los gobiernos, a pesar del protocolo de Kyoto, acuerdo de París y otros esfuerzos notables, no han logrado frenar el cambio generado principalmente por las emisiones de gases producidas por la transformación que constantemente hacemos de nuestro entorno. Varios países han reducido sus emisiones, pero en muchos casos sólo se han trasladado. Se emiten en otros países y luego se importan productos. El consumo no ha disminuido.

Además de que hay diversos intereses que se benefician de las causas del cambio climático, al parecer no podemos coordinarnos globalmente. Colegas portugueses han demostrado matemáticamente que no es posible llegar a un consenso cuando hay varios actores tratando de lograr acuerdos como los que serían necesarios. En contraste, sería más eficaz lograr muchos acuerdos “de abajo hacia arriba”.

Algunos estados o ciudades se han puesto sus propias metas y llegado a

acuerdos importantes. También algunas empresas y organizaciones. Pero todas esas decisiones dependen de unos pocos. Si no somos presidentes, gobernadores, alcaldes, o cualquier tipo de líder, ¿qué podemos hacer individualmente contra el cambio climático? Más de lo que pensaríamos, ya que una buena parte de las emisiones depende en parte de las decisiones que cada ciudadano toma.

Podemos empezar por quemar menos combustibles. Casi la mitad de las emisiones vienen de la generación de energía. En casa, la podemos ahorrar (luz, agua, gas), instalar calentadores solares, usar menos calefacción (mejor abrigate) o aire acondicionado (descúbrete).

Alrededor de la décima parte de las emisiones vienen del transporte. Podemos reducir la distancia o frecuencia de viajes motorizados (e.g. conferencias remotas), usar medios más eficientes (en orden: bici, caminar, metro, autobús, moto, auto, camionetota), compartir viajes (necesitamos un app para coordinarlos masivamente), minimizar vuelos.

CONTRA -

Hay que considerar que a veces no venden una solución, pero en realidad sólo se trasladan las emisiones. Por ejemplo, podríamos invertir en un auto eléctrico, pero si la energía que se usa para cargarlos se genera con combustibles, a final de cuentas de todos modos se generarán emisiones. De hecho, esta es una crítica que se le ha hecho al metro o trolebuses. Pero aunque toda esa energía se genere produciendo emisiones, la eficiencia del transporte público implica que serán mucho menores por pasajero por kilómetro recorrido.

Otra décima parte de nuestras emisiones viene de la agricultura. Se pueden reducir comiendo menos productos animales. La carne de res produce 80 veces más emisiones que los frijoles.

La forma más eficiente de reducir emisiones futuras es teniendo menos hijos. Consideren anticonceptivos y vasectomías.

No es factible que todos hagamos todo lo que he listado, que sólo son algunas opciones. Y no es todo o nada. Si no puedes ser vegano, puedes consumir menos carne y ya contribuyes. Por ejemplo, yo me muevo principalmente en bici, soy vegetariano, pero cada que vuelo sobrecompensó miles de kilómetros pedaleados.

No detendremos el cambio climático, ya es demasiado tarde. Pero las decisiones que tomemos hoy implicarán una gran diferencia en el futuro de nuestros hijos. Y si no empezamos hoy, ¿cuándo lo haremos?

Denuncian ambulantes extorsión y despojo por parte de funcionarios

PATRICIA CARRASCO

Comerciantes denuncian extorsión y despojo por parte de funcionarios del gobierno de la Ciudad de México, así como desplazamiento de lugares de venta en las Alcaldías Cuauhtémoc y Azcapotzalco, por lo que exigieron a la jefa de gobierno, Claudia Sheinbaum, retomar el cobro de derecho de piso legal y la reinstalación de las fuentes de trabajo de los comerciantes.

En una conferencia de prensa, en la Avenida Hidalgo, lugar donde quitaron a los ambulantes en la Alcaldía de Cuauh-

témoc, acusaron que por la realización de obras de pavimentación en banquetas son retirados con la fuerza pública en las demarcaciones antes citadas.

Daniel Zúñiga Maldonado, vocero de la Coordinadora Plan de Nacional Plan de Ayala Movimiento Nacional, argumentó que las pérdidas diarias por la no venta de los más de 340 ambulantes son de 680 mil pesos.

Mientras que la extorsión o cobro de derecho de piso no registrado en el erario del GCDMX es de mil pesos cada ocho días por local instalado en dichas

demarcaciones y cuyo número supera los 500 por lo que se desvían poco más de 2 millones al mes.

Comerciantes entrevistados detallaron que avenida Hidalgo en el tramo de Valerio Trujano hasta el Eje Central Lázaro Cárdenas y sus inmediaciones, sin previo aviso por autoridad alguna del Gobierno de en la Ciudad de México, llegaron el día 13 por la madrugada con maquinaria pesada para levantar las banquetas afectando a 40 de 200 comerciantes que se instalan en ese tramo, desde hace 30 años.

Este grupo inconforme está integrado por la Alianza de Comerciantes No Asalariados del Valle de Anáhuac A.C., Organización adherida a la Unidad Cívica Felipe Carrillo Puerto UCFCP- CNPA-MN, representada por Roberto Martínez Nieves.



Afuera de la estación Bellas Artes del Metro, Daniel Zúñiga, denunció el acoso a vendedores en vía pública
/FOTO: SERGIO VAZQUEZ

#RESTAURACIÓN

PRIORIZA RESGUARDO URBANO

*La nueva Avenida Chapultepec
protege edificios históricos y amplía
zonas peatonales y áreas verdes*

**POR MANUEL DURÁN
GRÁFICO: PAUL PERDOMO**

CDMX@HERALDODEMEXICO.COM.MX

La especulación inmobiliaria que desató el rescate de Avenida Chapultepec, orilló a las autoridades a difundir la protección legal, valor histórico y usos de suelo permitidos en el tramo entre Lieja y la Glorieta de Insurgentes.

La intervención en 1.2 kilómetros comenzó en agosto y se realiza en el mismo tramo donde, en 2015, se proyectó el

fracasado Parque Elevado con centro comercial.

El anuncio de la obra causó preocupación vecinal ante un eventual aumento de las densidades para la construcción.

Por esa razón, las secretarías de Obras y Servicios, Medio Ambiente, Desarrollo Urbano y Vivienda, Cultura y Movilidad, así como el Sistema de Aguas informaron que la rehabilitación y reforestación de Chapultepec no implica cambios de uso de suelo, ni de alturas permitidas.

“La economía se reactivará a favor de vecinos y visitantes.

50

AÑOS TIENE
LA MÁS
RECIENTE
INTERVENCIÓN EN LA
ZONA.

16

ESPACIOS
PÚBLICOS SE
SOMETEN A
REFORESTACIÓN EN LA
CDMX.

RENOVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

TRAS AÑOS SIN INTERVENCIÓN, LA AVENIDA CHAPULTEPEC SE SOMETE A UN PROCESO DE REMOZAMIENTO EN EL QUE SE BUSCA AMPLIAR EL ÁREA PEATONAL Y ZONAS VERDES.

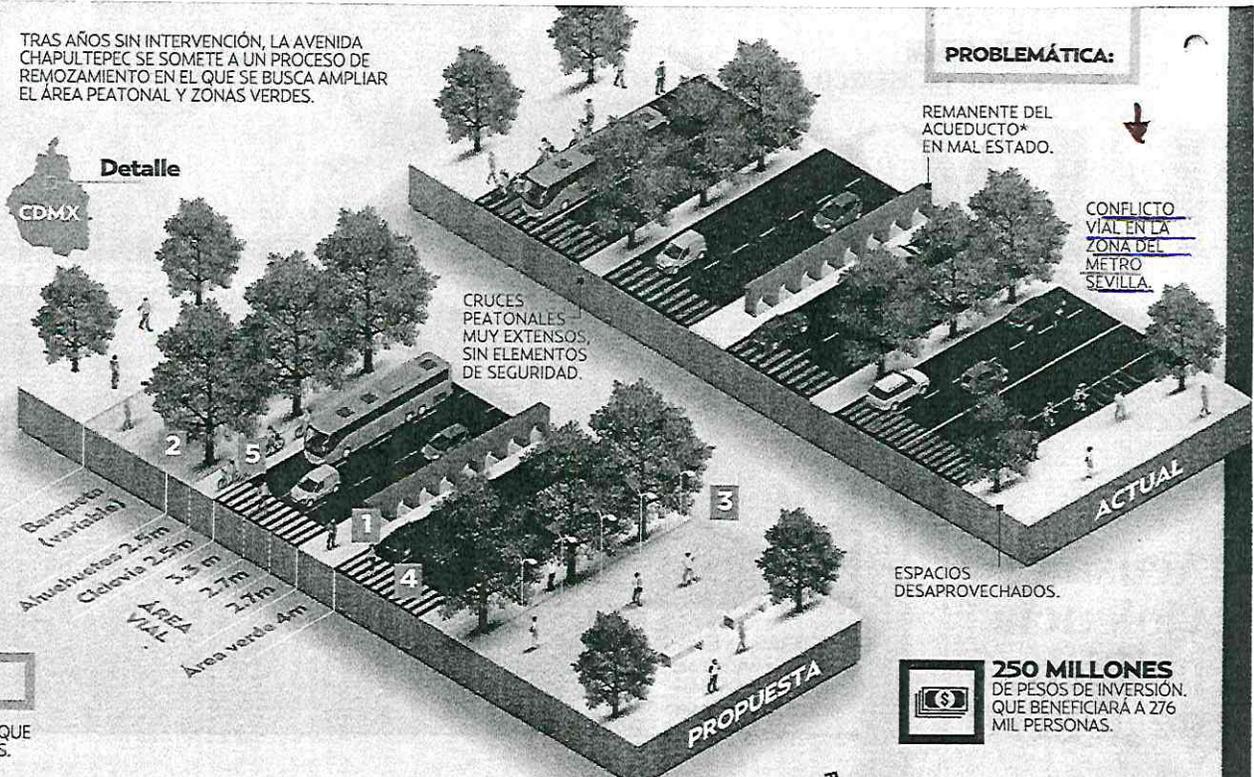
PROBLEMÁTICA:

REMANENTE DEL ACUEDUCTO* EN MAL ESTADO.

CONFLICTO VIAL EN LA ZONA DEL METRO SEVILLA.

BENEFICIOS:

- 1 SE REALIZAN ADECUACIONES GEOMÉTRICAS Y DE CRUCES SEGUROS.
- 2 SE INCORPORAN NUEVOS SEÑALAMIENTOS VIALES.
- 3 RENOVACIÓN DE ALUMBRADO PÚBLICO.
- 4 AMPLIACIÓN DE ÁREA PEATONAL.
- 5 MEJORA DE LA CICLOVÍA.



ESPACIOS DESAPROVECHADOS.

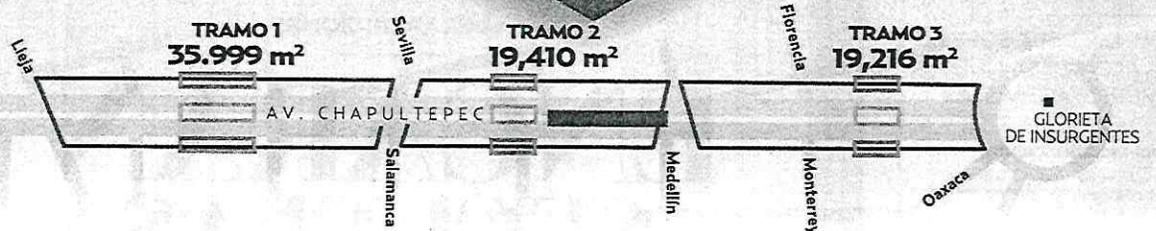
EL TRAMO

1.2 KILÓMETROS DE LONGITUD QUE SE DIVIDIRÁ EN TRES SECCIONES.

SE COLOCARÁN

- Racks de bicicletas
- Bancos de concreto
- *El acueducto de Chapultepec tiene 22 arcos y cuenta con valor histórico del INAH.

250 MILLONES DE PESOS DE INVERSIÓN, QUE BENEFICIARÁ A 276 MIL PERSONAS.



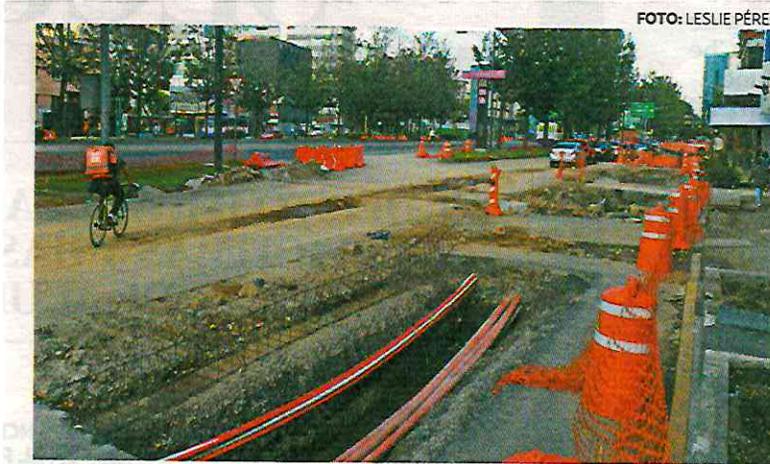


FOTO: LESLIE PÉREZ

• **ABIERTO.**

La intervención incluye la reducción de carriles y se cancelan todas las vueltas a la izquierda.

Está contemplado como corredor habitacional a favor de recuperar la comunidad vecinal

“En ese tramo existen 12 edificaciones con valor artístico catalogados por el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL) y el Acueducto de Chapultepec con valor histórico ante el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), protegidos y tutelados por la ley federal de monumentos y las locales propias”, se explica en un informe de las dependencias.

El 18 de julio, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda emitió el visto bueno, condicionado a tomar medidas técnicas para proteger los inmuebles con valor cultural, urbano, arquitectónico e histórico.

Los trabajos consisten en demolición de banquetas y guarniciones, canalización del alumbrado público y construcción de jardineras infiltrantes.

UNA ZONA SENSIBLE

• En 2015 se realizó una consulta ciudadana vinculante que obligó a echar atrás el Parque Elevado.

• El proyecto incluía un centro comercial y opositores acusaban que sólo se trataba de un negocio.

• El objetivo del actual remozamiento es que sea una peatonal similar a Reforma.

De acuerdo con el proyecto al que se tuvo acceso, serán sembrados 95 mil 513 árboles, plantas y arbustos, además 12 mil 125 metros cuadrados de áreas verdes.

Se colocarán espejos de agua que funcionarán como jardineras infiltrantes para el riego.

La inversión incluye una nueva reconfiguración vial, señalamientos, adecuaciones geométricas, cruces seguros, renovación de pavimento, alumbrado, ampliación del área peatonal y banquetas, así como mejoramiento de la ciclovia.

Sólo el área peatonal alcanzará los 21 mil 500 metros cuadrados y se implementarán 12 cruceros seguros, también habrá 282 nuevas luminarias, 40 mil 979 metros cuadrados de nuevos pavimentos y sustitución de infraestructura de agua potable y drenaje, a cargo de Sacmex.