



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Menciones a la titular

Quita el STC “candado” a elevadores

● Por mal uso de los ascensores, multas serán de más de 2 mil pesos

AXL CHIMAL

—metropoli@eluniversal.com

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro quitó el candado de los 176 elevadores colocados en 76 de las estaciones para que sean de libre acceso y las personas con alguna discapacidad o de edad avanzada ya no necesiten tramitar una tarjeta, asimismo, quien los utilice y no lo requiera será multado por hasta 2 mil 658 pesos por mal uso de las instalaciones.

Florencia Serranía Soto, directora del Metro, criticó a quienes decidieron poner en marcha el sistema que bloqueaba el acceso a los elevadores y aseguró que la ingeniería debería usarse para ayudar a los ciudadanos.

Señaló que por eso “quitamos los dispositivos, que si bien, no requirió de ningún costo, si perdimos varios meses en hacerlo”.

Durante el arranque de la campaña “Concientización en Beneficio a las Personas con Movilidad Limi-

tada”, Serranía Soto habló sobre la necesidad de hacer de éste un lugar de “accesibilidad universal”.

Para las escaleras de la Línea 7 se pondrán winches eléctricos con baterías (dispositivos mecánicos, impulsados por un motor para levantar y desplazar cargas), después de que en marzo de este año se descompusieran y usuarios con sillas de ruedas tuvieron dificultad para descender.

Enrique, un joven en silla de ruedas que asistió al evento comentó que los elevadores son muy útiles porque hay ocasiones en las que debe esperar un largo rato para que lo ayuden a subir las escaleras. ●

EL DATO



Accesibilidad.

Ayer arrancó la campaña Concientización en Beneficio de las Personas con Movilidad Limitada del SCT Metro.



Personal del Instituto de Discapacidad apoyarán en el STC.

Impondrá multas el Metro por mal uso de elevadores

DALILA SARABIA

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) multará con 2 mil 568 pesos a las personas que hagan mal uso de los elevadores de la red.

Para garantizar la accesibilidad universal, el organismo anunció que los dispositivos podrán ser utilizados por adultos mayores y personas con discapacidad, mujeres embarazadas y lesionados de forma indistinta.

Así quedará cancelada la política que la dirección pasada del STC implementó a fin de que los aparatos sólo pudieran ser utilizados por las personas que contaran con la tarjeta de gratuidad

del organismo.

“Yo daría un premio a la imbecilidad”, lanzó Florencia Serranía, actual directora del Metro.

“Tuvieron que pagar dinero, implementar, desarrollar y poner en marcha un sistema restrictivo para la gente que tiene problemas de accesibilidad”.

De los 179 elevadores de la red, 25 aún cuentan con lector de tarjetas para su acceso, ya que unos conducen al exterior de la estación o al andén de arribo.

En estas estaciones apoyará personal del Instituto de Discapacidad para concientizar sobre el uso correcto de los elevadores.

Multarán con \$2 mil 568 su mal uso



DALILA SARABIA

El STC multará con 2 mil 568 pesos a las personas que hagan mal uso de los elevadores de la red.

A fin de garantizar accesibilidad universal, el organismo anunció que a partir de hoy los aparatos podrán ser utilizados por adultos mayores y personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas lesionadas de forma indistinta.

En total son 76 estaciones las que cuentan con ascensores, que podrán usar de forma libre también por personas lesionadas y no sólo para quienes tengan la tarjeta de gratuidad del STC.

Especial

■ De 179 elevadores, 25 aún cuentan con lector de tarjetas.



Sistema de Transporte Colectivo

50 ANIVERSARIO DEL METRO

Utilizarán elevadores especiales

Ayer se liberaron 179 elevadores del Sistema de Transporte Colectivo para ser utilizados por cualquier persona con discapacidad sin necesidad de presentar una tarjeta.

También se estableció una multa de dos mil 568 pesos para quienes

utilicen las instalaciones reservadas sin requerirlo.

Los elevadores, ubicados en 76 estaciones del Metro serán para personas con discapacidad, baja visión, adultos mayores, embarazadas y lesionadas.

— Claudia Solera



Foto: Elizabeth Velázquez

Los elevadores especiales están en 76 estaciones del Metro.

Ahora con bailongo festejan medio siglo del Metro

❖ El día de ayer en la Glorieta de Insurgentes lo amenizó la Sonora Dinamita y la cantante Flor Amargo, quienes con su estilo musical pusieron a cantar a los usuarios del STC.

[Braulio Colín]

La fiesta por el 50 aniversario del Metro continúa, y ayer cientos de usuarios recorrieron los andenes de la estación Insurgentes hasta encontrar las salidas pues ahora tocó bailongo, para escuchar los éxitos de la Sonora Dinamita y de la cantante Flor Amargo.

Si el jueves fue un lugar de reunión para los rockeros, con la presencia del TRI y Alex Lora, este viernes la explanada de la Glorieta se convirtió en una pista de baile para quienes se quedaron a ver y hasta los que pasaron frente al escenario.

“¡Báilele mi hija, sin pena!”, gritó uno de los hombres a su pareja cuando comenzó a sonar “Qué Bello”, incluso los que no llevaban pareja de baile comenzaron a cantar a todo pulmón los éxitos de esta famosa banda.

“Gracias al Metro nos dimos a conocer en esta Ciudad, moviéndonos de un lugar a otro, y hoy que cumple 50 años le debemos estas cumbias para poder celebrar como se debe, y ¡tóquele, muchachos!”, gritó la vocalista de la agrupación musical cuando inició el concierto.

En un ambiente más tranquilo que el del jueves cuando estuvieron presente Alex Lora y los Estrambóticos, la gente comenzó a llenar poco a poco la Glorieta, de un momento a otro se veía un mar de gente cantando y bailando los cumbiones de la Sonora.

De la misma manera, Flor Amargo logró hacer vibrar la Glorieta con su música.

“Me encanta la voz de esta mujer, la amo, que bueno que llegué a tiempo, ví el tuit publicado en la cuenta del Metro y salí corriendo para llegar a verla, traté de buscarla cuando acabó el concierto para ver si me daba un autógrafo, pero los sacan a escondidas, aun así, pude verla”, explicó Rosa.

Ambos conciertos además de celebrar el medio siglo del Metro, se hicieron con un sentido de res-

peto a los derechos humanos y a las mujeres. Flor Amargo pidió que la Ciudad de México, en especial el Sistema de Transporte Colectivo, sea un sitio donde hombres y mujeres puedan convivir en paz sin miedo de que sean acosadas o sufran algún tipo de violencia.

“Al metro se lo debo todo y le agradezco profundamente, pues empecé aquí y ahora hasta Europa me toca dar gira, por eso es necesario cuidar de este lugar que tanto nos ha dado y volver a esa tranquilidad para todas nosotras”, dijo la cantante en el concierto.

Los artistas que tocaron en el escenario del Metro coincidieron que el STC es sitio donde nuevos artistas se dan a conocer y es gracias a Cultura Metro que se les permite hacer conciertos o muestras en las estaciones más concurridas de la capital.

Como parte de los festejos del 50 aniversario, el día de mañana seguirán presentándose artistas en vivo a partir del mediodía, hasta el momento se desconoce quién o quienes estarán tocando, pero los usuarios siguen muy al pendiente las redes sociales del Metro en caso de que otro artista de talla internacional llegue a la Glorieta de Insurgentes para escucharlos y pasar un momento agradable completamente gratis.

Recordar que desde el jueves se están organizando conciertos, talleres y otras actividades para conmemorar el 50 aniversario del Metro de la Ciudad de México.



La Glorieta de Insurgentes se abarrotó de gente, donde niños y personas de la tercera edad se contagiaron del ambiente con las canciones más conocidas de los artistas.



Cientos de usuarios del Metro continuaron festejando su 50 aniversario.



Flor Amargo pidió que la CDMX, en especial el STC, sea un sitio donde hombres y mujeres puedan convivir en paz, sin miedo de que sean acosadas.

#CREADORDEÍCONOSDELMETRO

PINO SUÁREZ, EL FAVORITO DE LANCE WYMAN

P8

FOTO: MOISÉS ROSAS



FOTOS: MOISÉS ROSAS

IMÁGENES HISTÓRICAS | Lance Wyman fue el encargado de diseñar la iconografía del Metro, con la asistencia de los arquitectos Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo.

#LANCEWYMAN

AGRADECE A DIOSSES AZTECAS

COMENTA QUE EL LOGO DE PINO SUÁREZ GUARDA EL MEJOR
RECUERDO, PORQUE ES EL QUE MÁS TRABAJO LE COSTÓ

POR MOISÉS ROSAS

A

gradecido con los dioses aztecas por darle la inspiración para diseñar el ícono de la estación Pino Suárez del Metro,

es como recuerda Lance Wyman su estancia laboral en nuestro país cuando creó la gráfica institucional del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

“Quizá el logotipo más especial para mí es el de Pino Suárez, porque fue un vicepresidente que escribía poesía, pero no había nada en ella que pudiéramos usar, entonces nos costó mucho trabajo encontrar una referencia para el ícono, siempre digo que recibimos la ayuda de los dioses aztecas, porque trabajadores encontraron la pirámide de Ehécatl, y fue lo que usamos como símbolo”, platicó.

Egresado del Pratt Institute de Brooklyn, realizó trabajos entre los que destacan proyectos para la General Motors y los gráficos de Estados Unidos en la Feria Internacional de Zagreb, en 1962. En México crea el sistema gráfico de los Juegos Olímpicos del 68 en un programa de diseño creativo encabezado por el arquitecto Eduardo Terrazas.

“Vine por primera vez a México en 1966, para diseñar los gráficos de los Juegos Olímpicos de México. Más

MOTIVOS DE SU ALEGRÍA

1

• El STC Metro fue uno de los primeros proyectos que usaron los sistemas iconográficos en el mundo.

2

• Mi hija nació aquí, cuando estaba haciendo el trabajo para el Metro de la Ciudad, dijo.

adelante, justo en esa época se estaba construyendo el Metro, y tuve la oportunidad de diseñar el gráfico del logotipo y después la iconografía para las estaciones”, recordó Wyman.

Fue así como, en 1967, el Gobierno del Distrito Federal contactó a Wyman para ser el encargado de diseñar los logotipos del Metro, con la asistencia de los arquitectos Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo.

Inició con el diseño que identifica a este sistema de transporte. “Para el logotipo del Metro la clave es en principio una “M”, de metro, pero también tenía que expresar movimiento y expresarlo en una manera que crea una identidad para el sistema, y se trata de tomar el cuadro del Zócalo, que es el centro, el corazón de la ciudad y hacer una serie de cortes que forman la letra M y ese fue el principio”, comentó.

A partir de ahí, dibujó los logotipos distintivos de cada una de las estaciones en las tres primeras líneas de Metro que deberían tener una referencia inmediata al lugar donde se encontraban. Realizó también la tipografía y señalización de las mismas.

El Metro ahora se encuentra elaborando junto con Wyman un manual de identidad gráfica que concentra las reglas para mantener esa identidad. 🇲🇪



DEPORTES

PANAM EN EL METRO

Panam creó una colección con diseños inspirados en el Metro y sus estaciones. Los tenis son tan exclusivos que no estarán a la venta, solo forman parte de una muestra que se exhibe desde el 2 de este mes.

¿Cuándo? Desde el 2 de septiembre.

¿Dónde? Metro Barranca del Muerto.

¿Cuánto cuesta? \$5



CULTURA

GALERÍA METRO

En el marco del 50 aniversario del Sistema de Transporte Colectivo Metro, se inauguró una inigualable experiencia visual de arte de la obra de Pedro Friedeberg en el Palacio de Bellas Artes.

¿Cuándo? De martes a domingo.

¿Dónde? Palacio de Bellas Artes.

¿Cuánto cuesta? Domingo gratis.

50 años del Metro en la CDMX



Carlos Matute González

Investigador y docente de la
Universidad Anáhuac de México
cmatutegonzalez@gmail.com
Facebook.com/cmatutegonzalez
Twitter @cmatutegonzalez
www.carlosmatute.com.mx

En medio de varias crisis constitucionales —Muñoz Ledo *dixit*—, “con mariachi, porras y pastel, celebraron el 50 aniversario del Sistema de Transporte Colectivo Metro” y la jefa de Gobierno de la Cd. Mx., Claudia Sheinbaum, en plena fiesta en los talleres de Zaragoza, anunció la inversión de 40 mil millones de pesos en su modernización para aumentar la afluencia en dos millones de pasajeros al día (*La Crónica*, 05-09-19).

En el calor del festejo, las promesas y los buenos deseos afloraron. La Jefa de Gobierno informó que se hará la rehabilitación de la línea 1, que es inaplazable, lo que automáticamente modernizará al resto, habrá recursos para el mantenimiento mayor de trenes, instalaciones y vías, se realizará la adquisición de 30 nuevos convoyes, se llevarán a cabo obras para evitar la saturación en las estaciones de transferencia y se dará mantenimiento profundo al sistema de peaje, ventilación, escaleras eléctricas y subestaciones. Todo un plan para el “rescate” del Metro.

La noticia alienta. Estoy seguro de que para la mayoría de los residentes de la zona metropolitana de la Ciudad de México, sin duda, un mejor y más extenso STC Metro debe ser el eje rector de la estrategia de modernización del transporte público.

El Plan Maestro del Metro 2018-2030 suscrito por el anterior jefe de Gobierno, José Ramón Amieva, presentado el 28 de agosto del año pasado sin la asistencia de la actual Jefa de gobierno y elaborado con la intervención de Colegios de Profesionistas, Instituciones Académicas, especialistas en diversas materias, exdirectores del STC y el Consejo Consultivo del mismo debería ser la guía de los trabajos anunciados. En lo esencial, no variar mucho, o nada, si lo que se pretende es que haya continuidad en los programas de gobierno, que por su naturaleza son de largo plazo y debieran ser ajenos a las condiciones cambiantes de la política. Éste es el séptimo Plan Maestro desde su creación y los horizontes han sido ambiciosos y nunca se han alcanzado. Por ejemplo, la proyección 1996-2020 era 17 líneas y 423 km. Hoy son 12 con 224 km.

El primer cambio sustancial al Plan Maestro es la cancelación de la conectividad al NAIM, que era uno de los elementos considerados en el crecimiento de la red y el segundo es la suspensión (¿temporal?) de los trabajos del Tren México-Toluca que impacta la construcción en proceso del Complejo de Observatorio.

El segundo es el enfoque que se desprende del plan estratégico de movilidad 2019 y el programa de rescate denominado Los Próximos 50 años del Metro, que fue delineado el día del festejo junto con los resultados del programa de modernización, y que hace énfasis en la rehabilitación de la línea 1 mientras que el Plan Maestro sugiere la ampliación de la B y la 8 para disminuir la saturación de las líneas 2 y 3.

Aparentemente, no hay continuidad. Las cifras no coinciden, el Plan Maestro menciona 30 mil millones sólo para mantenimiento mayor. Las acciones inmediatas son similares por su urgencia, pero las de mediano y largo

plazo difieren. Ninguna de las dos proyecciones incluye el supuesto financiero de un aumento a la tarifa.

Además, el entorno del metro es caótico. Los Centros de Transferencia Modal son insuficientes e improvisados, el Sistema de Transporte Eléctrico en crisis permanente, el transporte concesionado, que realiza más del

40 por ciento de los viajes, descontrolado, el RTP con el tercio del parque vehicular fuera de circulación y las vialidades saturadas. El Plan Maestro 2018-2030, parte del supuesto de que hay factores externos no controlables por los planeadores institucionales, y carecen de información sobre los proyectos viales y modos de transporte, entre otros elementos.

El principal problema es financiero. El metro de la CdMx es el más barato del mundo y no recauda por venta de boletos, ni el costo de operación. El monto anunciado para la modernización es casi tres veces el presupuesto anual del metro.

A pesar de todo ello, en el metro se realizan alrededor de 5.5 millones de viajes promedio al día, sus trenes recorren más de 42.6 millones de kilómetros al año y tiene más de 1.6 miles de millones de usuarios al año. En 50 años tiene cerca 56 mil millones de pasajeros acumulados. Sí hay motivo de festejo.

Más aun cuando sabemos de la entrega y compromiso de sus trabajadores. Actualmente, hay dos operadores de convoy con más de 40 años de servicio en el metro, Rubén Rodríguez Barrera y Javier Rodríguez Vivas, con 39 y 37 años como conductores en la línea 2. Por eso nuestro metro, a pesar de las cifras poco alentadoras, es uno de los mejor posicionados en el mundo y tiene futuro. Falta que haya continuidad en la planeación estratégica y más coordinación entre las autoridades.



Beatriz Zalce observa, retiene y atesora la cotidianidad de los usuarios del Metro, dijo Poniatowska

FABIOLA PALAPA QUIJAS

Como si se tratase de la hora pico en cualquier estación del Servicio de Transporte Colectivo Metro, con usuarios parados en el pasillo porque ya no alcanzaron lugar, el jueves fue presentado el libro *Historias del Metro*, de Beatriz Zalce, en el auditorio Un paseo por los libros del pasaje Zócalo Pino Suárez, con la participación de Elena Poniatowska y el ilustrador Mauricio Gómez Morín.

En esa obra publicada por el sello Un paseo por los libros con motivo de los 50 años del Metro, la autora entretiene crónicas de los usuarios en ese escenario urbano y singular.

Mediante entrevistas a usuarios, trabajadores del Metro, músicos, pintores, ingenieros y arqueólogos, Zalce une pasado y presente en torno a ese transporte que utilizan más de 5 millones de personas diariamente. Frente al público que abarrotó el lugar, la periodista y es-

critora Elena Poniatowska sostuvo que "las letras de Beatriz Zalce son ingeniosas y tiernas; revelan su calidad humana y son una aportación valiosa y solidaria que se extienden a lo largo de los 225 kilómetros de la red del Metro".

Añadió que "el Metro es todo: vitrina, historia de México, jaula, carrocera, movimiento, cementerio, descubrimiento, encuentro de enamorados, escenario de conciertos con piano para karaoke, telón de teatro, sala de cine, hotel de paso, tumba del suicida. El Metro nos precipita al fondo de la tierra, al fondo de la historia de nuestro país y de nosotros".

Poniatowska recordó la infancia de Zalce y cómo a partir de la escena de dos chicas en el Metro que escuchaban música con los mismos audífonos y que a Beatriz se le hizo parecido al cuadro de *Las dos Fridas* surgió *Historias del Metro*.

La colaboradora de *La Jornada* apuntó que Zalce es la nueva condesa Calderón de la Barca, quien ha

BEATRIZ -



sabido observar, retener y atesorar a los que abordan el Metro. "Sus textos recuerdan a los mexicanos pintados por sí mismos de Hilarión Frías y Soto y más tarde los de Ricardo Cortés Tamayo en el *Diario de la Tarde*, ilustrado por Alberto Beltrán".

Periodismo militante

Mauricio Gómez Morín expresó que el trabajo de Zalce es un periodismo existencialista y militante de la vida. "Los relatos son escritos con valiente alegría, con una sinceridad sin aspavientos, una desenfada

dada franqueza y una complejidad contenida por su sencillez escueta, estableciendo la complicidad con el personaje y el lector personaje metronauta a través de un fino sentido del humor que de tan inocente es filosisimo".

Añadió: "Beatriz ejerce con maestría y soltura un periodismo rico sustentado en la crónica que no se oculta en el narrador omnipresente. Ella es la que habla para dar voz a los nadie. Es periodismo que va de la investigación acuciosa y dato duro a la pura literatura y la poesía". Conforme transcurrió el acto aumentó el calor, las personas

▲ Beatriz Zalce (en primer plano), autora de *Historias del Metro*, firmó ejemplares de su libro que presentaron Elena Poniatowska (al centro), quien escribió el prólogo, y el editor Porfirio Romo. Foto Yazmín Ortega Cortés

sudaban y no dejaban de abanicarse, pero ahí estaban atentas a las historias que dieron forma al libro y que Beatriz Zalce leyó.

La presentación finalizó con la firma de libros que realizaron Beatriz Zalce y Elena Poniatowska.

Con autorización de la autora, publicamos un fragmento del prólogo de *Historias del Metro*, de Beatriz Zalce, editado por Lectorum

Viajar en Metro*

ELENA PONIATOWSKA AMOR FOTOGRAFÍAS ARCHIVO MILENIO

Beatriz Zalce lanza a la calle *Historias del Metro*. Todo empezó a raíz de esta escena: “No era mayor cosa. Dos jovencitas, que habrán tenido unos 15 años y se veían como hermanitas, oían música pero una tenía un audífono en un oído y la otra en el otro y me recordó el cuadro de *Las dos Fridas*, distintas pero la misma con su vaso comunicante: la música. Decidí escribirlo. En una navidad, René [Villanueva] me había regalado una libreta y en ella empecé a apuntar todo lo que veía en el Metro”.

Subirse a un vagón es para Beatriz un descubrimiento cotidiano y una fuente riquísima de inspiración. “Viajar en Metro se me convirtió en algo más que trasladarme de un lugar a otro. Es como ir al cine: ‘a ver qué película me toca hoy’. Empecé a poner más atención en la gente y en lo que pasaba a mi alrededor. Me hace ilusión encontrar una historia y escribirla.

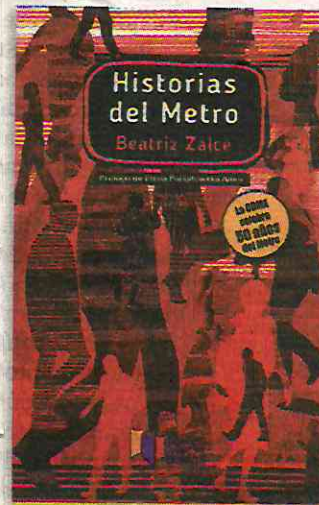
“El Metro me fue dando no solo escenas sino reflexiones. Todos los días encontraba yo al mismo señor ya mayor, dedicado a la limpieza, trapeando. Es como Sísifo porque se la pasa trapee y trapee y nunca acaba. Siempre tiene que volver a empezar. Durante años, el Metro de la Ciudad de México fue uno de los más limpios del mundo, ahora ya no. En otra ocasión vi a un matrimonio ya mayor que bailaba en el andén un vals: ella con la mano en el hombro de él, muy propios, sin música pero en los brazos uno de otro. Se me hizo muy romántico”.

El Metro lo es todo: vitrina, historia de México, jaula, carcería, movimiento, cementerio, descubrimiento, encuentro de enamorados, escenario de conciertos con piano para karaoke, telón de teatro, sala de cine, hotel de paso, tumba del

suicida. El Metro nos precipita al fondo de la tierra, al fondo de la historia de nuestro país y de nosotros. Inquieta a los arqueólogos: “Allá adentro está todo nuestro pasado, cuidado con hacerlo trizas”. Cada excavación puede ser una puñalada en la espalda de Cuauhtémoc.

Beatriz Zalce de Guerriff unió el pasado con su presente tan entregado a los demás como el que late en sus *Historias del Metro*, como si ella también fuera un vagoncito de Metro que avanza por los rieles del tiempo y lo hace a su modo, pian piano. Entrevistó a trabajadores, vagoneros, “usuarios” como ella los llama, músicos, pintores, ingenieros, arqueólogos, ingenieros, jefes de estación, todos ellos sumamente preocupados por nuestro presente, nuestra historia y

prehistoria, infinitamente más valiosa que el mamut visto de perfil en la estación Talismán de la Línea 4.





El 4 de septiembre de 1969, día en que se inauguró el Metro de la Ciudad de México.

Si Diana [de Guerriff], su madre, tenía los ojos de un azul extraordinario, un azul de porcelana de Delft; Beatriz, con su mirada, tiene una notable capacidad de observación a la que suma un sentido poético muy poco común al escribir relatos de no ficción, lo que le ha valido recibir en 2013 y luego en 2016 el Premio Nacional de Periodismo que otorga el Club de Periodistas de México.

Historias del Metro fue un proceso escritural de más de 20 años. Beatriz se propuso: “Que sean cosas que yo vea, que no sea nada inventado, todo tiene que ser real, todo tiene que ser visto y vivido”. Pero se dio una licencia con la historia de una mujer de expresión muy triste que, mientras espera el Metro, empieza a desabrocharse la blusa, hace un movimiento muy raro y saca su destartalado corazón para aventarlo a las vías.

En el Metro, Rina Lazo, Arturo García Bustos, [Arturo] el Güero Estrada, Rafael Cauduro y el oaxaqueño

Rodolfo Morales hicieron murales; Beatriz los entrevistó para saber cómo y cuándo los habían pintado. Preguntó, escuchó y también le contaron historias del Metro. Así también Javier González Garza: “Quise entender bien el fenómeno de los suicidios en el Metro —explica el exdirector del STC Metro—. Lo primero que tienes es la tragedia del muerto, pero en segundo lugar el servicio, no lo puedes parar porque a la ciudad se la lleva la chingada”.

Desde hace 28 años, Beatriz da clases de Géneros periodísticos en la bellísima Facultad de Estudios Superiores Acatlán así como un seminario de Periodismo Cultural y Arte Contemporáneo en la Escuela de Periodismo Carlos Septién García. Uno de sus alumnos, Mauricio Chávez López, la puso en contacto con su familia que trabajaba en el Metro, sobre todo con su tía, doña Gloria López, una de las primeras taquilleras del Metro quien se jubiló como inspectora de Puesto Central de

Control (PCC), uno de los cargos más altos, después de ser jefa de estación.

“A través de ella —dice Beatriz— vi el Metro con otros ojos, ya no con los del pasajero. Me explicó que lo que nosotros llamamos el túnel, en la jerga del Metro le llaman interestación y supe que hay vías primarias y secundarias. El Metro es un tren”.

“Tuve la oportunidad de entrevistar al ingeniero Eduardo Tamez, ingeniero de la ICA, constructor de las primeras líneas del Metro y, recientemente, de la 12. Gentilísimo, contestó las preguntas de alguien que no sabe nada de ingeniería. Me describió cómo se cavaron los túneles debajo de edificios coloniales sin afectarlos. El túnel del Metro Zócalo pasa rozando los cimientos de Catedral. Me maravillé y busqué al arqueólogo Raúl Arana Álvarez para entender no solo de la formidable parte técnica sino la arqueológica que se procuró salvar en la excavación. ‘¡Arqueólogo, arqueólogo, encontramos algo de metal, ha de ser un tesoro, ha de ser de plata!’, y él corría a ver. También le avisaban: ‘Mire, le llenamos este costal con puros tepalcates para que no se los lleve el camión’. Raúl Arana descubrió a la Coyolxauqui, que había permanecido bajo tierra desde la Colonia. Esa diosa, asociada con la luna, estuvo enterrada durante siglos y él fue uno de los primeros en verla emerger en noche de luna”.

“Al subirme al Metro, pienso que tras la pared y bajo mis pies, una serie de capas son las de nuestra historia. Muchas piezas, ahora en el Museo de Antropología, se encontraron gracias a la construcción del Metro. Gracias a eso se hizo una ley para el salvamento arqueológico”.

Cuando Beatriz tenía ocho años, su abuela, la Tía Lydia, la llevó a conocer Francia. La tía Bichette fue por ellas al aeropuerto y las paseó por París: el río Sena y Notre Dame, el Arco del Triunfo y la Place Vendôme, el Louvre junto a las Tuilleries, la Sainte Chapelle, el *pain au chocolat* y el Metro. Todo era descubrimiento y asombro. Eran muchos los pretextos para sacar fotos con la camarita que Minou, como Beatriz llamaba a su abuela, le había regalado junto con una libreta azul que aún conserva. Pero el Metro la asombró por completo y no ha terminado de seducirla.

Pocos saben que los domingos, Beatriz suele comer con un cardenista muy reconocido, Luis Prieto, que fue muy amigo de Carlos Monsiváis y de Sergio Pitol, quienes junto con José Emilio Pacheco son mis Tres Gracias. Generoso, Luis la ha presentado con Estela Ruiz Milán, quien hace honor a su nombre y ama a perros y gatos, platica y cura las heridas invisibles; a Marta Acevedo, fundadora de la revista *fem*, junto con la desaparecida Alaide Foppa, poeta y madre de guerrilleros; con Gina Ogario, alta y delgada, sonriente y combativa por los derechos de los coyoacaneses; con Lucrecia Gutiérrez, editora de cine, rescatadora de perros. Se reúnen alrededor de una sopa de lima o de un gazpacho, beben café o agua, aunque Luis prefiere el Sidral “bien helado” y recuerda a su sobrina Dení Prieto, de quien Luisa Riley hizo el documental *Flor en otomí*.

El pasado viaja al presente en Metro. En 2018, en la marcha conmemorativa por los 50 años de la masacre en la Plaza de las Tres Culturas, desde



Ampliación de la línea 1 (noviembre de 1970).

7 SEP 2019

Página: 5 Sección: Memoria



Talleres en la estación Indios Verdes.

La escritora Beatriz Zalce, nueva marquesa Calderón de la Barca, ha sabido observar y atesorar

la estación Tlatelolco se oía el grito: “¡Dos de octubre no se olvida! ¡Dos de octubre no se olvida: es de lucha combativa!” En la profundidad de la tierra pueden observarse las estrellas en el Túnel de la Ciencia. El centro librero más grande de América Latina se halla en el pasaje Zócalo-Pino Suárez

con más de 42 librerías. Los temblores del 85 y de 2017 le hicieron al Metro lo que el viento a Juárez, no así a la Ciudad de México, que se colapsó. En diciembre de 2018, por

las ventanas del Metro, los pasajeros fueron testigos del momento en que un chavo en bicicleta, con una capa como de luchador, alcanzó el coche blanco de López Obrador y le gritó: “No tienes derecho a fallarnos”.

El Metro no es solo un medio de transporte para más de cinco millones de

personas diariamente. En él se dan conciertos, exposiciones, presentaciones de libros, conferencias. Uno de sus carros lleva el nombre de Valentín Campa, otro el de Rosario Ibarra de Piedra, ambos luchadores sociales. También Ricardo Legorreta, Teodoro González de León, José Emilio Pacheco y Cuauhtémoc Cárdenas tienen su tren.

“Tampoco podemos olvidar los talleres de mantenimiento con obreros calificados. Desvisten el tren, lo dejan como un cascarón y le vuelven a poner ventanas, puertas, asientos, toditito lo que lleva un vagón. Se recuperan trenes desahuciados. Ese amor al tren lo vivo cada vez que me subo”.

En la estación del Metro Mixcoac, el Museo del Metro exhibe la fotografía de la primera persona que compró un boleto del Metro, Gladys Pereyra Robles. Ella era la segunda en la fila pero un muchacho le cedió su lugar y quedó como la primera en comprar un boleto. Sus nietos visitaron el Museo del Metro y se asombraron

al ver la foto de su abuelita muy jovencita y de minifalda.

El Metro es protagonista, surtidor de historias y creador de personajes. La escritora Beatriz Zalce, nueva marquesa Calderón de la Barca, ha sabido observar, retener y atesorar. Sus textos recuerdan a los primeros *Los mexicanos pintados por sí mismos* de Hilarión Frías y Soto y, más tarde, los de Ricardo Cortés Tamayo en el *Diario de la Tarde* de *Novedades* ilustrados por Alberto Beltrán, que nos brindaron cilindros y teporochitos, quesadillas a flor de banqueta, taqueros y mariachis en Garibaldi.

“Ahora que he terminado el libro, el Metro me sigue regalando historias y la mano me da mucha comezón porque quisiera agregarlas. El Metro es infinito”, finaliza Beatriz Zalce, eterna viajera entre Taxqueña-Cuatro Caminos

**Título de la Redacción. El título original es “Las historias de Beatriz Zalce”.*



IVONNE RODRÍGUEZ, EL UNIVERSAL

RITUALES DE BELLEZA EN EL METRO

● El tiempo que las mujeres pasan en los vagones no es desaprovechado. Algunas leen, comen, otras duermen y hay quienes, con gran habilidad, se maquillan para llegar lindas a su destino. **A20**

La travesía de las mujeres en el Metro

Texto y fotos: **IVONNE RODRÍGUEZ**

El Metro de la Ciudad de México cumple 50 años. En él cruzan diferentes destinos, pero también diversas historias. Las tres, cuatro o hasta cinco horas diarias que se pasan en las entrañas de este medio de transporte no están totalmente perdidas para las mujeres. La mayoría aprovecha para leer, ver series, dormir e incluso desayunar, pero sobre todo maquillarse. Aunque en un vagón de mujeres en hora pico es casi imposible moverse, ellas se las ingenian para llegar bellas a su destino.



En la Línea B, rumbo a Ciudad Azteca. Algunas personas van tarde, pero en el Metro siempre llegan a su destino. 18:00 horas.



50 años del Metro

Estación Muzquiz,
23:00 horas. En el
Metro no todo son
empujones,
también hay
buenas historias.



En la línea de Observatorio a Pantitlán, por la tarde. Una mujer se quita los zapatos de tacón y se pone los de piso.



En la Línea B, rumbo a Buenavista. 7:30 de la mañana.



En la Línea 1, antes del mediodía. Un par de mujeres aprovecha para terminar de arreglarse.



Usuaris se trasladan a sus centros de trabajo en la línea que va de El Rosario a Barranca del Muerto,

Uso de hornos en el Metro, riesgo potencial

Los establecimientos mercantiles que expenden bebidas y alimentos calientes dentro de alguna de las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro se habían convertido en unas “pequeñas fábricas”, habilitadas con hornos de microondas y eléctricos de hasta 16 mil vatios –más de 260 focos encendidos de 60 vatios–, muy por encima de lo permitido, lo que implicaba un riesgo constante de ocasionar cortocircuitos.

Julio Emilio van Dooren, subgerente de Administración de Permisos Administrativos Temporales Revocables del Metro, aseguró que ante eso hay un plan para disminuir el elevado nivel de energía que consumen estos aparatos con el fin de evitar algún incidente con las conexiones eléctricas; a la fecha, se han colocado sellos de suspensión temporal en 10 negocios de ese tipo por no cumplir con las reglas de instalación, funcionamiento y seguridad.

No obstante, admitió que se desconoce el número de locales dentro de las estaciones del Metro debido a que no se había realizado un censo de los mismos, pero se ha pedido a los concesionarios que cocinen los alimentos en instalaciones externas o cambien la tecnología con que hornean por un sistema que sea de calentamiento.

Agregó que existen parrillas de convección que consumen hasta menos de 2 mil vatios y sólo son para calentar, lo que podría ser una opción para los locatarios, quienes además de contar con el permiso deben cumplir con una serie de requisitos, como presentar un proyecto de factibilidad en alimentos.

Los hornos regulados tienen capacidad hasta 10 mil vatios, equivalentes a más de 160 focos encendidos, mientras en el reglamento para la instalación, funcionalidad y seguridad de locales y espacios comerciales se especifica que no se puede cocinar dentro del Metro, “pero aquí ha habido una mala interpretación de algunos locatarios”.

De acuerdo con el físico y consultor en seguridad, salud en el trabajo y protección civil, José Orión García Castro, el funcionamiento de hornos eléctricos y microondas, al igual que cualquier otro aparato que utilice energía, puede generar cortocircuitos, por lo que al tratarse de estaciones del Metro que fueron diseñadas únicamente para transitar, lo correcto sería que no se permitiera preparar o calentar alimentos con esos aparatos.

Usuarios entrevistados mencionaron que preferirían que no se vendiera comida dentro de las estaciones por higiene y para evitar accidentes que pudieran poner en peligro su integridad física, pues “el

Metro es un medio de transporte y no debería permitirse la venta de alimentos”. Otros comentaron que la venta de comida es necesaria, “por ser una alternativa para quienes por diversas causas tenemos que comer fuera de casa y vamos al día, porque podemos comer algo rápido hasta por 20 pesos, sólo faltaría que tuvieran más higiene en la preparación de sus productos”.

Nayeli Ramírez Bautista

▼ Alto consumo de energía y la generación de calor en algunas estaciones con poca ventilación es una constante para los usuarios. Foto Marco Peláez



“

La opción es usar parrillas de convección

Cannabis

Falta de reglas expone a pacientes

Texto: **PERLA MIRANDA**
—perla.miranda@eluniversal.com.mx

En febrero de 2018, Alfonso obtuvo un permiso para importar aceite de cáñamo. Quería ayudar a Cecilia, su mamá, a aliviar los dolores provocados por la artritis. Su sueño se truncó al enterarse de que debía pagar más de 5 mil pesos por el producto.

Las páginas de ventas por internet se convirtieron en su opción, ahí consiguió un frasco de tintura de marihuana de 40 miligramos por mil 800 pesos. Recuerda que al principio su mamá tuvo mejoría, pero luego de unos meses, las gotas ya no le hicieron efecto. Ahora Alfonso no sabe si lo que compró en realidad tenía cannabis.

Con precios que van de los 580 hasta 5 mil pesos, sitios como Mercado Libre, Amazon y algunos grupos de Facebook ofertan productos a base de marihuana; sin embargo, especialistas consultados por EL UNIVERSAL afirman que no es posible aplicar un control de calidad para verificar si contienen las propiedades de la planta.

Además, los expertos lamentan que la falta de regulación ponga en riesgo la salud de los pacientes que requieren de este tipo de medicamentos.

“Los enfermos pagan la peor factura. Al dejar el mercado sin regular puede entrar cualquier cosa, desde un producto maravilloso hasta uno de mala calidad que sólo engañe a la gente, esa la más grave afectación.

“Si buscas en Google te salen por lo menos 500 productos de diferentes marcas y no se sabe si tienen análisis de toxicidad, de metales pesados, pesticidas, cuánto tienen de cannabidiol [CBD], de tetrahidrocannabinol [THC] y no sabemos cómo puede impactar en el paciente”, dice Luis David Suárez Rodríguez, presidente de la Asociación Mexicana de Medicina Cannabinoide.

Amaya Ordorika Ímaz, integrante del colectivo ReverdeSer, comenta que al no existir un reglamento para el uso medicinal de la marihuana se genera incertidumbre jurídica y coloca a pacientes e interesados en la industria en el limbo, además de poner en riesgo a aquellos que compran a través de internet, porque no tienen garantía sobre lo que consumen.

“Todos estamos en el limbo. El retraso en la publicación del reglamento ha generado vacíos en la comercialización de estos fármacos y niega a los pacientes un acceso seguro.

“Quienes compran en internet no tienen forma de saber si lo que adquirieron contiene las propiedades de la marihuana o si les dan gato por liebre. Claro que hay pruebas, pero son muy costosas”, menciona.

Para Jasiel Guerra, director de Fundación Ananda, el retraso en la publicación de los lineamientos para uso medicinal no sólo impacta en que los pacientes compren de manera clandestina y sin saber qué es lo que compraron, sino también en la falta de profesionalización médica.

“El reglamento permitirá que la gente esté informada y no salga a comprar gotas que venden por ahí, ya sea en la red, en bazares o bien que se pase información de boca en boca. Es muy importante que un profesional de la salud le dé seguimiento al tratamiento del paciente para evaluar y dosificar el aceite de cannabinoide adecuado.

“El que México no cuente con personal de salud rebota en la regulación, no existen materias en las facultades de Medicina que se enfoquen a este tipo de tratamientos”, señala.

Reglamento, retrasado y revocado

El 27 de junio de 2017, Julio Sánchez y Tépoz, entonces titular de la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (Cofepris), anunció que el 16 de diciembre de ese año el mercado mexicano se abriría a la comercialización de productos a base de marihuana, lo que haría posible que en farmacias se vendieran medicamentos de ese tipo y así habría más acceso y disminución en los precios.

Con un retraso de más de 10 meses la reguladora dio a conocer, el 30 de octubre de 2018, una serie de lineamientos en los que estableció que la elaboración, preparación, acondicionamiento, adquisición, posesión, comercio, transporte en cualquier forma, suministro, empleo, uso y consumo de la cannabis se realizaría sólo con fines de investigación médico-científica, mientras que para la siembra, cultivo y cosecha únicamente se podría hacer con fines médicos, pero esto nunca se publicó en el *Diario Oficial de la Federación (DOF)*.

En marzo de 2019, tres meses después de que Andrés Manuel López Obrador asumió su cargo como Presidente, la Cofepris revocó dichos lineamientos "por haber excedido su propósito al autorizar la comercialización de diversos productos con derivado de la cannabis en usos distintos a los médicos y científicos".

El tema quedó en el olvido hasta que el pasado 14 de agosto, luego de que una madre de familia solicitó un amparo para importar un medicamento con THC, la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ordenó a la Secretaría de Salud (Ssa) emitir un reglamento que permita el uso medicinal de la cannabis.

El calendario corre

La dependencia que encabeza Jorge Alcocer Varela tiene como fecha límite el 20 de enero de 2020 para publicar las reglas del juego. Especialistas esperan que éstas sean claras, que impulsen el nacimiento de una industria nacional que no sólo daría beneficio a los pacientes quienes conseguirían sus fármacos más baratos, también posicionaría a México como líder del mercado cannábico.

"Estamos en un momento histórico en el tema de la cannabis, porque hay que regular una nueva cadena de producción desde quien siembra, cosecha, transforma y vende.

"En nuestro contexto, el combate a esta planta ha resultado en graves violaciones a los derechos humanos. Hay que subsanar los daños de la prohibición, claro, implementando medidas como el fomento al campo mexicano, protegiendo la industria nacional y negando el acceso a menores de edad", considera Ordorika Ímaz.

El presidente de la Asociación Mexicana de Medicina Cannabinoide señala que la publicación del reglamento del uso medicinal de la marihuana obedece a un tema de justicia social y también impulsaría la investigación clínica, lo que ayudaría a erradicar mitos alrededor de la planta.

"Le están llamando a la marihuana 'el oro verde', porque donde la siembran hay dinero. Ojalá que esas comunidades que han sido golpeadas por la guerra contra el narcotráfico puedan

beneficiarse con la nueva ley, es un tema de justicia social.

"El reglamento fomentará la investigación, sabremos en qué enfermedades ayuda o no el uso de la cannabis y se eliminará el mito de que la planta cura todo, eso no es cierto. Es muy útil, pero hay que entender que su uso debe ser individualizado, para eso necesitamos la reglamentación", explica.

Hasta noviembre de 2018, la Cofepris recibió 588 solicitudes para uso lúdico y personal de la marihuana, de las cuales nueve fueron autorizadas por la SCJN y 180 desechadas. La reguladora otorgó 305 permisos para importar medicamentos derivados de la cannabis.

Pacientes, en espera de lineamientos

Alfonso sujeta las manos de su mamá con fuerza y pide a la Secretaría de Salud que no se tome los seis meses que le otorgó la Corte para emitir el reglamento. Confía en que el lineamiento fomente la industria nacional y que los costos del aceite de cáñamo sean más baratos. Mientras eso ocurre continuará en búsqueda de alternativas para aliviar los dolores que la artritis le provoca a Cecilia.

"He visto tutoriales para hacer tinturas de marihuana, lo difícil es conseguir la planta y extraer el aceite, pero conozco a varias personas que ya son capaces de crear su medicamento y eso no los convierte en criminales, no son narcotraficantes.

"Es feo que lo hagan a escondidas, porque no existe una vía legal, el gobierno no ha entendido que no todos podemos pagar la importación, por eso recurrimos a las ventas por internet, a los videos, no es lo ideal, pero es lo que tenemos", expresa Alfonso.

Cecilia es sólo una de los cerca de 11 millones 700 mil mexicanos que podrían beneficiarse del uso de tratamientos médicos a base de cannabinoides, de acuerdo con María Fernanda Arboleda Castro, especialista en Medicina del dolor y cuidados paliativos por la Universidad McGill, de Canadá, quien alertó sobre la falta de profesionalización en la materia como consecuencia de una regulación fantasma.

"Sabemos el gran potencial que tiene la terapia cannabinoide en diversos pacientes, en el control de síntomas asociados a las enfermedades y a los tratamientos, así como a una mayor estabilidad emocional y por un mejor afrontamiento de la enfermedad, pero no nos estamos especializando en la marihuana debido a la falta de regulación", detalla la experta.

Enfatiza en la necesidad de que los médicos se especialicen en tratamientos cuya base sea la cannabis y aprendan a prescribirlos, pero para que esto sea posible debe existir una regulación oficial y desestigmatizar el uso de la marihuana con fines medicinales.

"Los médicos somos responsables de la prescripción de tratamientos a base de cannabis medicinal, que deben ser productos respaldados por la evidencia científica, con estandarización en su calidad y regulados, por lo que tener un marco legal es fundamental, no sólo para los pacientes, sino también para los especialistas", comenta.

Arboleda Castro considera una negligencia por parte del Estado la inexistencia de un reglamento, porque eso ha derivado en ventas clandestinas, en laboratorios que los pacientes improvisan en sus casas para extraer el aceite de cannabis sin tomar en cuenta los riesgos a la salud.

"Sabemos de pacientes que ya buscan y acceden a productos en internet, mercados e incluso en estaciones del Metro sin saber del riesgo que representa consumirlos al no estar regulados, recordando que a la planta de cannabis le crecen hongos, bacterias, hay pesticidas, metales pesados, contaminantes e incluso ya se presentan casos reportados en literatura médica de infecciones fúngicas, sobretudo en pacientes inmunosuprimidos y es responsabilidad del Estado garantizar un acceso seguro a estos tratamientos", afirma.

Alfonso reconoce los riesgos de comprar productos derivados de la cannabis en internet, pero insiste en que es su única opción para que su mamá tenga una mejor calidad de vida.

Indica: "Ver cómo se contraen sus articulaciones, el reflejo del dolor en su cara, es como si yo lo sintiera. Como familiar de un paciente que requiere de estos medicamentos sólo pido un reglamento que me permita conseguirlo de una manera más barata y sin ese estigma de hacerlo por una vía ilegal. Buscamos salud, no una adicción. ●

LOS ESPECIALISTAS

"Quienes compran en internet no tienen forma de saber si lo que adquirieron contiene las propiedades de la marihuana o si les dan gato por liebre"

AMAYA ORDORIKA

Integrante del colectivo ReverdeSer

"Sabemos de pacientes que ya buscan y acceden a productos [a base de cannabis] en internet, mercados e incluso en estaciones del Metro sin saber del riesgo que representa consumirlos al no estar regulados"

MARÍA FERNANDA ARBOLEDA

Experta en Medicina del dolor y cuidados paliativos

"El reglamento [al uso medicinal de la cannabis] fomentará la investigación, sabremos en qué enfermedades ayuda y se eliminará el mito de que la planta cura todo, eso no es cierto"

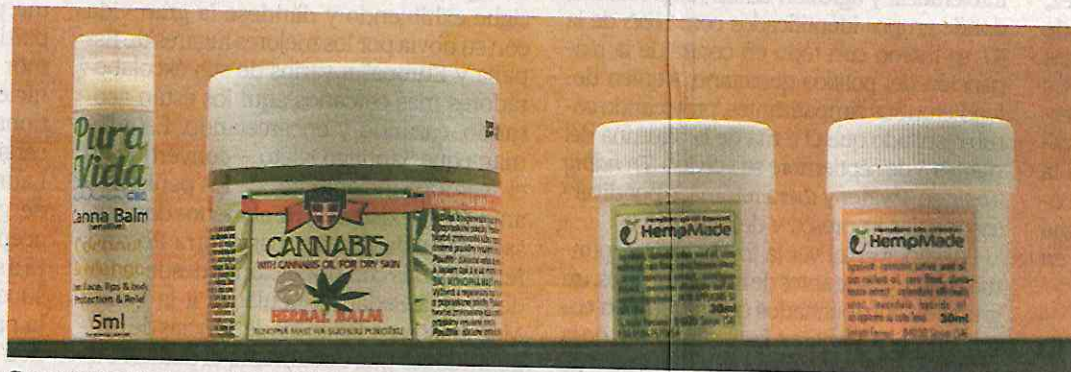
LUIS SUÁREZ RODRÍGUEZ

Presidente de la Asociación Mexicana de Medicina Cannabinoide

La ausencia de lineamientos para el uso medicinal de la marihuana orilla a que la gente compre productos sin certificaciones

 <p>\$ 1,689 10x \$ 93⁰⁰ sin interés Envío gratis Cbd Oil Full Spectrum 1000mg</p>	 <p>\$ 380 18x \$ 21⁰⁰ sin interés Envío gratis Lubricante Líquido Térmico Cannabis 60 MI</p>
--	---

TOMADA DE INTERN



OBTURE PRESS

Con precios que van de los 580 hasta 5 mil pesos, sitios como Mercado Libre, Amazon y algunos grupos en Facebook ofertan productos a base de marihuana.

1,800

PESOS pagó Alfonso por un frasco de tintura de marihuana de 40 miligramos en internet.

11

MILLONES 700 MIL personas podrían usar tratamientos médicos a base de cannabinoides.

4

MESES le restan a la Ssa para publicar los lineamientos del uso medicinal de la cannabis.



CICLISMO MÁGICO

Recorridos mágicos. Este 8 de septiembre podrás acudir a una de las visitas nocturnas más hermosas para todos aquellos que gustan de salir en bicicleta. El recorrido será en Teotihuacán.

¿Cuándo? 8 de septiembre.

¿Dónde? Punto de encuentro: Metro La Raza.

El recorrido será en Teotihuacán.

¿Cuánto cuesta? \$1,090

Pasajero Seguro para politécnicos de Zacatenco

SERGIO PÉREZ

Para resguardar a los estudiantes del Instituto Politécnico Nacional en Zacatenco, que toman el transporte público en el paradero del Metro La Raza, la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) de la Ciudad de México, realizó un operativo con elementos de la Policía Bancaria e Industrial, en el marco del operativo *Pasajero Seguro*.

La dependencia informó que estas acciones en el transporte público, están destinadas a proteger alumnos y maestros del Instituto Politécnico Nacional (IPN) en la Alcaldía Gustavo A. Madero.

Se informó que personal adscrito al Cuadrante del sector I de la PBI, se desplegó de las 6:00 a las 8:30 horas en las inmediaciones del Centro de Transferencia Modal (CETRAM) La Raza, de la Línea 5, del Sistema del Transporte Colectivo Metro.

En el punto, los policías realizaron acciones de supervisión para que alumnos y personal docente del IPN aborde las unidades de la Red de Transporte de Pasajeros.