
Sistema de Transporte Colectivo



Foto: Especial

50 AÑOS DEL METRO

El arte llega a la estación Hidalgo

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) inauguró una galería de arte de 18 mil metros cuadrados en la estación Hidalgo, como parte de la celebración de los 50 años del Metro. En este espacio artístico se exhiben piezas de pintura, escultura y música. En la galería se desarrolla el concepto "Involuntary México" que es un movimiento artístico donde las piezas se van creando de manera espontánea.

Celebran con cortos

Como parte de las celebraciones, hoy se proyectarán cortometrajes alusivos a los 50 años del Metro.

- A partir de las 19:00 horas, en la Glorieta de Insurgentes se mostrará el trabajo de 10 directores que atendieron la convocatoria del Fideicomiso para el desarrollo y la promoción del Cine Mexicano en la Ciudad de México (Procine).
- Seleccionados de entre más de 50 participantes, el STC Metro abrió sus puertas a los creadores y sus equipos, así como atendió sus peticiones para los rodajes.
- Las propuestas están relacionadas con algún aspecto histórico, social, cultural o de la vida cotidiana del Metro.

10

cortometrajes se mostrarán en la Glorieta.

50

años cumple el Sistema de Transporte Colectivo.

algarabía

LÉEME Y SABRÁS

arte
curiosidades
lenguaje
ciencia
ideas



ODA AL METRO EN HORA PICO

por Rodrigo Coronel

El Metro es sin duda la primera aduana chilanga. Para la cultura capitalina mantiene un estatuto iniciático, casi misterioso. Si acaso una ceremonia podría expedir el certificado de «chilango calado» —sin albur—, es la de una travesía por las entrañas de esta sucursal del Infierno llamada Ciudad de México.

TODO CAPITALINO QUE SE RESPETE —QUE NO RESPETABLE— HA PASADO POR LAS AGUAS LUSTRALES DE LA ESTACIÓN BALDERAS AL MEDIODÍA, CUANDO LA EXPLOSIÓN DEMOGRÁFICA DA CUENTA DE SU VIGENCIA ARRASADORA.

Medio siglo ha transcurrido desde el primer viaje del Metro, millones de personas han sido transportadas y su protagonismo en la dinámica chilanga es indiscutible. Capitalino que no haya hecho suyo el Metro, no es capitalino. El Metro, más allá de medio de transporte, es toda una institución.

ES COMO EL FUTURO

Cuesta crearlo, pero hubo un tiempo en que el Metro era sólo una promesa del futuro, un «buen deseo» de la modernidad. Resulta difícil imaginar la Ciudad de México sin Metro, igual de imposible que pensar en París sin *Le Métro*, o en Londres sin el *Underground*, o en Nueva York sin el *Subway*. Igualmente difícil es calibrar que una obra de esta magnitud, por todos los esfuerzos económicos, políticos y hasta sociales que implicó, tenga como antecedente una tesis universitaria.

Se tienen algunos registros hacia 1958, vagos y poco documentados, sobre trabajos universitarios que aconsejaban la construcción de un monorriel para la ciudad; más adelante, y en vista del crecimiento exponencial de habitantes y usuarios de automóviles, el fortalecimiento del transporte público se volvió una necesidad inaplazable. En consecuencia, durante la administración del presidente Adolfo López Mateos, de 1958 a 1964, tomó más fuerza la idea de construir para la ciudad

ALGABABIA

un medio de transporte con una magnitud tal que atendiera la creciente necesidad de moverse en la, desde entonces, congestionada metrópoli.

Sin embargo, este proyecto fue abandonado pues se consideró económicamente inviable; en su lugar se comenzó la construcción del Periférico, una priorización que marcaría a largo plazo el debate entre apostar por un medio de transporte colectivo o definirse por el impulso y desarrollo de vías rápidas y, en consecuencia, del automóvil.

Mas aquella pretensión por apoyar el uso del automóvil se creyó finalmente desechada o, al menos, moderada: los capitalinos no paraban de hacer más capitalinos y las calles de la ciudad, cada vez con más frecuencia, terminaban colapsadas como ahora —nada nuevo bajo el viejo sol—; no con la intensidad enfermiza con la que el tránsito se detiene en estos días, pero sí lo suficiente como para que la administración de entonces abriera la cartera en la forma en que lo hizo.

ABRIR UN AGUJERO

Lo malo del futuro es que nunca avisa de su llegada. Cuando menos se piensa, en la puerta aparece una figura difusa pero que toca insistentemente y no hay forma de distraerle. 541 mil personas le dieron la bienvenida al siglo xx en el Distrito Federal —porque así se llamaba y muchos todavía lo recuerdan—. 60 años después, los que verían la llegada del hombre a la Luna, los Juegos Olímpicos de 1968, y el desarrollo del movimiento estudiantil ya se contaban en millones: para ser exactos 4 870 876 espectadores del nuevo mundo, todos ellos residentes de la capital. En una circunstancia así, el Metro era casi una urgencia.

Para su construcción no sólo fue determinante el que, después de años de investigación, se concretara un proyecto viable y solvente en cuanto a infraestructura se refiere, también abonó un componente social. México había recibido el encargo de ser anfitrión de la xix edición de los Juegos Olímpicos, qué mejor escaparate para dar cuenta de la bonanza que se vivía en el país. El Metro, en esa coyuntura, sería una muestra tangible del progreso.

En abril de 1967, el gobierno federal decretó la creación del Sistema de Transporte Colectivo; el 19 de junio de 1967 se declararon oficialmente inauguradas las obras del Metro, justo donde se encuentran las avenidas Bucareli y Chapultepec. Así concluía un arduo proceso de convencimiento y maduración que había tenido al ingeniero Bernardo Quintana como impulsor, y al empresario de transportes y comunicaciones Alex Berger, como pieza clave para la obtención de recursos económicos y para mediar entre el gobierno mexicano y el francés.

En efecto, la construcción del Metro fue una empresa particularmente onerosa, por ello fue necesaria la cooperación internacional. El gobierno francés, encabezado entonces por el general De Gaulle, realizó las gestiones para que un par de instituciones financieras otorgaran al Distrito Federal un crédito de 1 630 millones de pesos; en tanto, el gobierno de la ciudad aportó 900 millones. El Metro, por esta razón y por la ingeniería empleada en él —los primeros vagones eran marca Alsthom, una empresa francesa—, es de ascendencia gala, más precisamente parisina.

ALGAMBIN

EXPANSION E IDENTIDAD

El mapa del Metro parece una raíz multicolor, con ramales que se enredan en el abigarrado trazo de la ciudad. Sin embargo, el 5 de septiembre de 1969, esa raíz era apenas una tímida línea rosa. El metro se reducía a 16 estaciones, las que se encuentran entre Chapultepec y Zaragoza. Con el tiempo, el Metro fue expandiéndose a la saga del crecimiento de la ciudad, como para procurar alcanzarla. Así, de 16 estaciones pasó a 195, repartidas en 12 líneas; en términos de distancia, de recorrer originalmente poco más de 12 kilómetros, pasó a 226.

Las primeras tres personas que abordaron el Metro en la estación Chapultepec, poco después de las 6 de la mañana del 5 de septiembre de 1969, fueron dos comerciantes y una estudiante, una muestra precisa de sus potenciales usuarios durante los años que vendrían, aunque probablemente ignoraran que fueron el pálido anticipo de los millones que día a día llegan en tropel a las estaciones del Metro. Tampoco vivieron, aquellos tres afortunados, la rutina intensa ahora protagonizada por los más de 5 millones de usuarios que diariamente se apretujan tras las puertas de acero de los vagones.

Realmente muy pocas obras han adquirido la dimensión e importancia que el Metro representa para la cultura chilanga. Su centralidad como símbolo urbano no tiene parangón, ni el Metrobús, el Tren Ligero o Periférico han protagonizado tantos poemas, cuentos y canciones. Si hay en los libros una visión de la Ciudad de México, ésta se hallaría incompleta sin el Metro. El Metro es muchas cosas: piscina que sustituyó el agua por el sudor, cámara de masajes involuntarios —en ocasiones voluntarios—, gimnasio para pruebas de resistencia sin par, quizá el mercado subterráneo más grande del mundo, colorido mural de las muchas formas de vida que conviven en la ciudad, foro excepcional de expresiones artísticas, teatro de la tragedia y la comedia, un hogar que guarda el calor para los que no tienen hogar, hotel/motel para parejas interinas y el ejemplo más tangible de que detrás del caos hay un extraño orden que logró echar a andar un tren en medio de la ciudad. 🇲🇽

REVOLUCIONARIO ➤ *El Sistema de Transporte Colectivo cumple 50 años en la capital mexicana, pero su historia se remonta, aún a vapor, a 1863, cuando fue un hito; hoy día, más de 160 ciudades del mundo cuentan con un sistema de transporte interurbano similar*

El metro, 150 años de innovación que cambiaron el transporte en el mundo

[Marcel Sanromà]

Este miércoles 4 de septiembre, el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México (STC), el metro, cumplió 50 años. Sus trenes e infraestructuras, especialmente en las líneas más veteranas, reclaman a gritos una renovación, pero aún así, el metro chilango es un coloso que mueve a más pasajeros al día que nadie en todo el continente: 5 millones y medio, 1 millón más que el de Sao Paulo, en Brasil.

Pero la historia del metro se remonta mucho más de medio siglo atrás, nada más y nada menos que hasta 1843, cuarenta años antes de que la luz llegara a las calles y luego a las casas. Como parte de un plan de expansión y modernización para la ciudad de Londres, el abogado Charles Pearson propuso un plan para construir túneles subterráneos por los que circularían trenes a vapor, apenas 17 años después de que se empezara a construir la primera línea de ferrocarril, entre Manchester y Liverpool.

Su plan tardó diez años en recibir el visto bueno del Parlamento y la construcción tardó aun siete años más. Finalmente, en 1863, hace 156 años, se inauguró la primera línea, que recorría seis kilómetros. Siete años después el inventor Alfred Ely Beach inauguró en Nueva York un primer experimento de propulsión eólica, y tras la invención de las lámparas eléctricas en 1875, la idea del metro cobró fuerza: antes de fin de siglo se inauguraron los de Chicago, Budapest y Glasgow; y en 1900, el de París.

EL MÁS EXTENSO. Esta cuestión es controvertida, puesto que dependiendo de la manera de contar los kilómetros, se puede determinar que se trata de uno u otro. Por ejemplo, el metro de Nueva York cuenta con la apabullante cifra de 1,062 kilómetros de vías, lo que lo coloca como líder destacado en el mundo. Pero si contamos la extensión en función de la distancia de rutas, este cae a 380 kilómetros, y el rey es el metro de Shanghái, inaugurado en 1993, con un total de 676 kilómetros. 48 más que el de Pekín, que, sin embargo, ya está construyendo 252 kilómetros más y planea alcanzar unos descomunales 998 kilómetros de rutas en 2021.

CON MÁS PASAJEROS. El metro de la Ciudad de México compite con el de Nueva

York en cuanto a pasajeros diarios, pero queda lejos de ser el más ocupado del mundo. Éste es el de Pekín, estrenado en 1971, que transporta a una media de 10.5 millones de pasajeros al día, con un récord de 13.75 millones registrado el pasado 12 de julio. Si consigue su objetivo de expansión, se calcula que podrá transportar a 18 millones de personas al día.

LA VELOCIDAD Y EL FUTURO. La cuestión plantea un problema similar al de la extensión de los metros. Primero, es necesario definir qué es un metro. Muchos, como el de Nueva York, cuentan con largos tra-

mos que circulan sobre tierra, igual que la línea 2 del STC capitalino, mas cuentan como metro. Por ello, y considerando que sobre tierra se puede circular más rápido, metros como el de Tokio, el de Seúl o el de Chongqing, en China, baten récords a 100 kilómetros por hora, aunque el expreso del aeropuerto de Hong Kong alcanza los 130.

Pero todo esto puede cambiar pronto. En 2015, Japón hizo una prueba experimental con un tren maglev (abreviación del inglés para levitación magnética), que alcanzó 603 km/h, y este mayo China anunció que inicia la producción de un tren similar que espera que circule regularmente a 600 km/h en pocos años.

AMÉRICA LATINA. Si bien los metros de América Latina no figuran en los libros de récords, existen algunos muy destacables. El de la Ciudad de México es el más extenso del continente con 226 kilómetros, el que más estaciones tiene, con 195, y el que más pasajeros transporta. Pero destaca también el de Buenos Aires, que en 1913 fue el primero de la región y aún uno de los primeros del mundo. Al cumplir el centenario, el gobierno bonaerense decidió retirar de circulación varios vagones de madera originales que, asombrosamente, todavía circulaban. Eran las 'Brujas', convoyes fabricados en la ciudad homónima belga. Pero gustaban tanto que en 2017 el gobierno los reuso como parte de un recorrido turístico.

EL METRO --

LÍNEAS CIRCULARES. Es sobradamente conocido que la línea típica de cualquier metro del mundo cuenta con dos extremos entre los que los metros discurren en ambos sentidos a lo largo de múltiples estaciones. Sin embargo, existen algunas sorprendentes líneas circulares, sin inicio ni final, como en Madrid, que cuenta con dos de estas líneas, o Moscú. Allí, la línea Koltsevaya, construida en 1954, es conocida por contar con las estaciones más hermosas de la ciudad.

ESTACIONES FANTASMA. Estaciones grandes, iluminadas, recorridos largos y conocidos por todos, no son los únicos habitantes de los sistemas subterráneos. Algunas líneas cuentan con pequeños secretos, o no tan secretos, en forma de misteriosas estaciones fantasma. En París, la Segunda Guerra Mundial obligó a abandonar numerosas estaciones, como la de Saint-Martin, de la línea 8, que puede verse desde el vagón mientras el convoy pasa de largo. Lo mismo ocurre en Barcelona con la emblemática estación Gaudí, que nunca llegó a abrir porque estaba demasiado cerca de la de Sagrada Familia, precisamente la obra más emblemática del famoso arquitecto catalán.

Hay estaciones fantasma en muchas más ciudades. Santiago de Chile tiene Libertad y Nueva York tiene la famosa City Hall; el Muro de Berlín obligó a abandonar varias estaciones, y la de Nordbahnhof se ha usado para realizar exposiciones sobre la separación. Pero el récord lo ostenta Londres con hasta 80 estaciones desaparecidas, como las famosas British Museum y Aldwych.

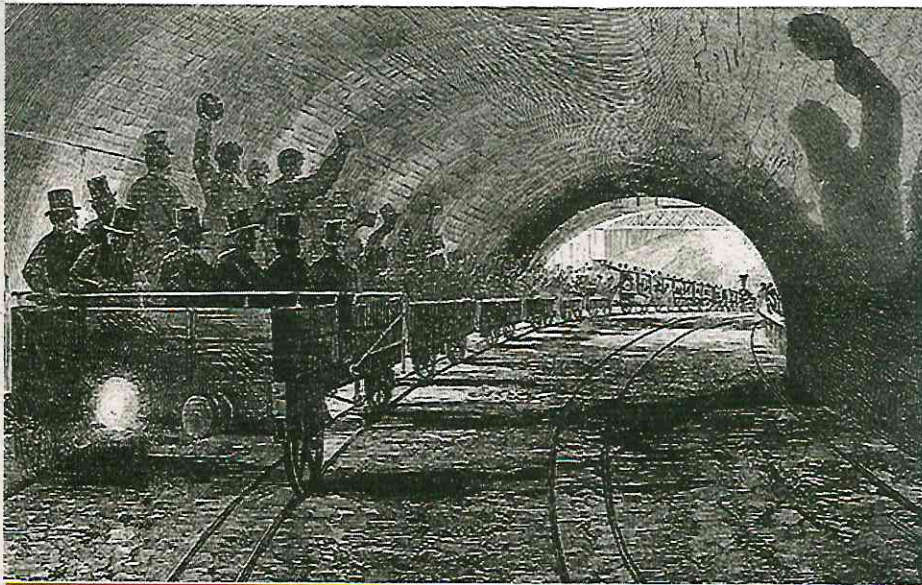


Imagen del viaje de prueba del primer convoy de Londres, en septiembre de 1862.



Pasajeros en una 'Bruja', convoy original de 1913 en Buenos Aires.



Alejandro Velázquez

Sin plazo

MH. En una de las escaleras eléctricas de la estación del Metro Constituyentes se optó por sólo señalar que estará lista este año.

Carta del líder del sindicato del Metro

C. Alfredo Campos
Director de *MILENIO Diario*
Presente

Estimado Señor Director.
No sin sorpresa he leído la nota de la autoría de su colaboradora, Paola Betancourt, publicada en esta fecha en ese prestigiado diario que usted dirige, titulada "Por robo, más de 500 quejas contra taquilleras del Metro", en la que sin sustento alguno y solo basado en las declaraciones de algunos usuarios del Metro se acusa a mis compañeras trabajadoras de taquilla del delito de "robo", haciéndolas aparecer equiparadas a delincuentes del orden común.

La denuncia (no reportaje, porque no se hizo el trabajo periodístico correspondiente) de la C. Paola Betancourt en contra de mis com-

pañeras trabajadoras, se puede fácilmente insertar en las conductas de acoso en contra de las mujeres, pues quizá sin proponérselo, pero de manera muy ingenua, la autora de la nota pretende dar valor probatorio a quejas sin pruebas que se han aportado muchas veces por personas que buscaron obtener algún beneficio indebido como ocurre con quienes presentan "tarjetas piratas", quienes pagan con billetes falsos o quienes buscan extorsionar alegando haber entregado un billete de una denominación distinta al exhibido al pagar su boleto. No podríamos esperar una actitud así de una mujer, sobre todo de una que tiene el poder del uso de los medios de información, pues con ese tipo de notas se estimulan las conductas de linchamiento hacia las trabajadoras.

Quizá bastaría con corroborar la forma en que operan nuestras compañeras, quienes en ocasiones hasta tienen que poner de su bolsillo para completar algún faltante en su corte de caja, o bien, verificar que trabajan con equipo obsoleto o de mala calidad como las lectoras de tarjetas, o la falla de las plumas detectoras de billetes falsos de cuyo mal funcionamiento mis compañeras no son responsables y aun así deben soportar los malos tratos de algunas personas usuarias del Metro, afortunadamente no todas.

Diariamente mis compañeras atienden a más de cinco millones y medio de usuarios del Metro y su colaboradora destaca 409 quejas reportadas en el año de 2018, en lugar de considerar el gran servicio

que ellas ofrecen desde antes de que amanezca y hasta la medianoche, lo que implica que se desplacen de su hogar al trabajo y viceversa en horas en que ponen en riesgo su integridad física y hasta su vida misma todos los días, los 365 días del año y en lugar de felicitarlas por su trabajo en esta gran empresa que está cumpliendo 50 años de servicios a la población metropolitana, su compañera prefirió publicar una nota difamatoria sin prueba alguna, algo que tampoco esperaríamos de este prestigiado diario.

Nuestra organización sindical respalda y avala la honradez del trabajo de nuestras compañeras taquilleras, y exige el respeto y la consideración que se merecen.

Lo saludo con respeto y le agradeceré se sirva publicar, íntegramente, y en vía de réplica y en el mismo espacio ocupado por la nota que se cuestiona, el presente documento.

Atentamente
Comité Ejecutivo Nacional
Fernando Espino Arévalo

RESPUESTA

Respuesta de la reportera

Las cifras de quejas por robo son del STC, proporcionadas a partir de siete solicitudes de información (0325000140919, 0325000140519, 0325000140619, 0325000061319, 0325000074519, 0325000063719 y 0325000061319).

La presunción de que se configura "robo" es del abogado entrevistado. El primer testimonio es de la reportera.

“Protegeremos vestigios arqueológicos que surjan al construir el Tren Maya, como cuando se erigió el Metro”, asegura experto

“Si hay que desviar el eje, se hará”, señala Pedro Sánchez, quien participó en las obras de 1967, en una charla en Bellas Artes

En la construcción del Tren Maya, en el sureste del país, se protegerán los vestigios arqueológicos como se hizo durante la construcción de las líneas del Metro en la Ciudad de México, afirmó Pedro Sánchez Nava, coordinador nacional de Arqueología del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

Explicó que el procedimiento es detener la obra en lo que se recupera la información y luego se sigue con el avance. “Vamos a hacer el salvamento; si hay que desviar el eje de trazo, lo vamos a hacer. No vamos a permitir que (el tren) entre a zonas arqueológicas, como Chichén Itzá o Tulum. Vamos a defender esos vestigios y hacer la tarea que sabemos, como ocurrió con esta vinculación que tuvimos durante la construcción del Metro.

“Por eso cuando dicen que el INAH detiene obras, es puro cuento; nos usan muchas veces de excusa”, comentó. Luego habló sobre la construcción de la línea 8 que originalmente pasaba por el Zócalo, pero que ante las protestas de académicos y ciudadanía se suspendió y se replanteó “una ruta menos agresiva.”

“No se les olvide este mamut”, pidió el arqueólogo, pues en un par de meses se hará un anuncio que “dará la vuelta al mundo”, adelantó

al impartir la conferencia *El Metro y la arqueología de la Ciudad de México, la noche del jueves en el Palacio de Bellas Artes, como parte de las conmemoraciones por el medio siglo del Sistema de Transporte Colectivo.*

Riqueza bajo el asfalto

La Ciudad de México tiene ricos testimonios. “Bajo el asfalto y los edificios que la cubren subyacen vestigios como en Tlatelolco, el Templo Mayor, Cuicuilco o el Palacio de Bellas Artes, donde se han hecho exploraciones y encontrado vestigios arqueológicos y novohispanos de mucho valor.”

Restos de animales, como los mamuts o los bisontes, que guardan misterios desde hace miles de años, restos de piedra y enterramientos humanos son una muestra de la cantidad de información histórica que han encontrado, no sólo de la época prehispánica, incluso de la batalla de Molino del Rey, durante la intervención estadounidense en 1947. Destaca la llamada “Coatlícue del Metro” o el sitio mexicana en

la estación Pino Suárez, entre las líneas 1 y 2.

Los trabajos de investigación en el Centro Histórico no se han visto afectados debido a los planes de austeridad del gobierno federal, “es un plan muy factible”, aclaró el funcionario del INAH, organismo del que algunos trabajadores se han quejado por los recortes, como ocurrió en febrero pasado, durante el aniversario de la institución.

También informó que siempre se están haciendo exploraciones en la Ciudad de México; por ejemplo, en la llamada Torre Mitikah, en Coyoacán, “hicimos salvamento arqueológico, protegimos los vestigios”.

“Los metreros”, comentó, les llamaban al grupo que trabajaba en recuperar los vestigios bajo la piel de la ciudad, en la red de transporte público, donde él trabajó desde 1967. Ese soy yo, con camisa de Travolta y el cabello todavía negro, mostraba entre las diapositivas que fue proyectando en la sala Manuel M. Ponce. Entonó el que era su grito de guerra: *Voy en el Metro*, tema de Chava Flores. “Ya me voy, me lleva el Metro por un peso hasta Taxqueña”.

Alondra Flores Soto

El FOCO

Este es un espacio para dar luz sobre los puntos de mayor fuerza informativa de la semana que termina y no queremos dejar en la oscuridad. La imagen, el cartón, la frase, la noticia... son alumbrados con un toque de irreverencia y desenfado.

Los 300 exclusivos paraguas "Golf" de los diputados

¿Que la Cámara de Diputados coqueteó con la ingobernabilidad por la necesidad de Morena de retener la mayoría? ¿Que Morena no aceptaba a los candidatos del PAN para la Mesa Directiva? ¿Que Ricardo Monreal no pudo imponer a su candidata como presidenta del Senado? ¡Eso qué importa! Lo relevante es que a los legisladores no los toque ni una gota, por lo que se prepararon para las lluvias pagando 264 mil pesos por 300 elegantes paraguas tipo Golf automáticos...

¿Pues qué estos santos paraguas son como los del pingüino, joven maravilla?, preguntará alguno. ¿Acaso son blindados o protegen



ARCHIVO EL UNIVERSAL

contra la lluvia ácida?, preguntará otro despistado. ¡No! Quizá protejan contra la lluvia de ideas, pero la aplanadora de la 4T no se descuida, y por eso distribuyó 23 depósitos en San Lázaro y alrededores —incluyendo la estación Candelaria del

Metro—, para que los Golf estén siempre listos, porque los cilindros llevan la leyenda: "Paraguas para uso exclusivo dentro del recinto legislativo", ¿o qué? ¿Usted creyó que se los iban a poder llevar a su casa? ¡Vivimos en tiempos de honestidad! ●

FALTA CLARIDAD EN PLAN Y TAREAS

Acción de la GN, sin rumbo en CDMX: PRD

ARTURO R. PANSZA

Actúa tanto en el Metro, como en operativos de transporte público o en colonias con bajo índice de delincuencia

La Guardia Nacional (GN) actúa sin rumbo en la capital del país debido a la falta de una estrategia de seguridad por parte de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, y muestra de ello, es que se vea a ese cuerpo de seguridad tanto en las instalaciones del Metro, en operativos de transporte público o en colonias que no precisamente tienen un alto índice de inseguridad; no se sigue un plan ni se tiene claridad de las tareas que se deben desarrollar.

Aseguró lo anterior la Dirigencia Estatal del Partido de la Revolución Democrática (PRD) en la capital del país, al exponer que “de nada ha servido la presencia de la guardia, seguimos viendo homicidios, ejecutados, colgados en puentes, como la mujer que apareció la semana pasada, ajustes de cuentas en plazas y espacios públicos, lo que refleja que no existe coordinación entre las corporaciones de seguridad”.

Dicha dirigencia perredista, integrada por Brenda Paola Villena Guillén, Nora Arias Contreras, Daniel Pacheco Santiago y Carlos Estrada Meráz, difundió que a dos meses de la entrada en operación de la Guardia Nacional de la Ciudad de México



“De nada ha servido la presencia de la Guardia, seguimos viendo homicidios, ejecutados y colgados en puentes”

PRD CAPITALINO

La dirigencia del PRD en la Ciudad de México lanzó una fuerte crítica a la actuación de la GN/FOTO: CUARTOSCURO

elementos de las mismas corporaciones policiacas, hayan detonado en la ciudad, lo que muestra signos de una latente ingobernabilidad.

Y declaró: “nos preocupa que los hechos delictivos no disminuyan, aunque las autoridades quieran manipular con discursos la opinión pública, la ciudadanía diariamente se enfrenta a otra realidad con otros datos”.

Consideró que para establecer una estrategia de seguridad efectiva es necesario que el gobierno de la Ciudad mantenga un diálogo permanente con la ciudadanía, que las mesas y gabinetes de seguridad que se realizan en las alcaldías, donde solo participan autoridades, sean públicas y abiertas a la población, a fin de coordinar esfuerzos en zonas específicas y con acciones no solamente coercitivas.

“seguimos sin ver resultados contundentes, ni una disminución real de los índices de inseguridad, a pesar de que el gobierno afirme que los delitos de alto impacto han tenido una reducción”.

Señaló que es verdaderamente lamentable que, en menos de un año, los asaltos a mano armada en espacios públicos, secuestros, extorsiones, actos de violencia e impunidad por parte de

Arrollado tras caer en las vías del metro

ALBERTO JIMÉNEZ

Un varón de la tercera edad perdió la vida luego de caer a las vías del Sistema de Transporte Colectivo Metro –en la estación Observatorio– y ser arrollado por el convoy; los restos de la víctima quedaron entre el tercer y cuarto tren.

Acto seguido, el operador de la unidad cerró las puertas para evitar que los demás usuarios observaran el cuerpo sin vida; seguidamente puso marcha atrás para que se implementara el protocolo para liberar a la víctima.

Asimismo, personal de la Policía Banca-

ria e Industrial desalojó la estación y llamó a los cuerpos de emergencia de la Ciudad de México adscritos a la alcaldía Álvaro Obregón para que apoyaran en las acciones.

Elementos del Heroico Cuerpo de Bomberos y servicios periciales de la Procuraduría General de Justicia capitalina, descendieron a las vías –previamente deselectrizadas– para recoger los restos del adulto mayor.

Posteriormente, lo llevaron al anfiteatro local para practicarle la necropsia de rigor y determinar su identidad. El agente del Ministerio Público de la Fiscalía Desconcentrada de Investigación en Agencias de Atención Especializada, inició una car-

peta de investigación por el delito de homicidio culposo por tránsito vehicular.

Luego de limpiar las marcas hemáticas que quedaron en los rieles, la estación abrió de nuevo para que los usuarios pudieran continuar con sus trayectos; en redes sociales, decenas de personas denunciaron el hecho y los tiempos en que actúan los servicios de emergencia.

Policías de investigación analizarán las grabaciones de cámaras de seguridad de circuito cerrado a fin de aportar datos a la investigación; se buscará determinar si se trató de un accidente o hubo la participación de terceras personas.