

JEFA DE GOBIERNO



1

Invierte Bimbo 50 millones de dólares en la CDMX; la panadería celebra 50 años



CELEBRA SU 50 ANIVERSARIO

Anuncia Bimbo inversión de 50 mdd en Azcapotzalco

GENOVEVA ORTIZ

La panadería mexicana está presente en cerca de 33 países de todo el mundo

La jefa de gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, agradeció a la empresa Bimbo la inversión de cerca de 50 millones de dólares, lo que es una muestra de confianza en el país y en la Ciudad de México, para generar más empleos y ser parte de diversos proyectos conjuntos en beneficio de la ciudad.

Durante la ceremonia del 50 Aniversario de la Panadería Bimbo en la alcaldía de Azcapotzalco, indicó que Bimbo es una empresa mexicana que está presente en cerca de 33 países de todo el mundo.

“Y podemos decir que, orgullosamente nació aquí, en la Ciudad de México, hace 77 años; y el día de hoy está cumpliendo el primer aniversario de los primeros 50 años de la panadería”, expresó Sheinbaum Pardo.



En compañía de directivos y trabajadores de la empresa, Sheinbaum Pardo manifestó su agradecimiento por el anuncio de la inversión en la Ciudad de México /CORTESÍA: GOBIERNO DE LA CDMX

Ante directivos y trabajadores de la empresa, la funcionaria manifestó su agradecimiento por el anuncio de Bimbo, para invertir cerca de 50 millones de dólares en la Ciudad de México.

“En este aniversario nos complace mucho que Bimbo anuncia que, justo aquí, en este lugar, hace una nueva inversión en la Ciudad de México, de cerca de 50 millones de dólares. Así que agradecemos siempre la confianza en el país, en la ciudad, seguir invirtiendo para generar más empleos y también ser parte

de esta ciudad”, apuntó. Recordó que desde que fue secretaria de Medio Ambiente, entre 2000 y 2006, trabajó con Bimbo en muchos temas de sustentabilidad y mejora ambiental, como la introducción de vehículos eléctricos. “Hoy Bimbo tiene cerca de mil 100 vehículos eléctricos y me anuncian que este año va haber otros mil, para sustituir toda su flota de gasolina, de Diésel, por vehículos eléctricos”, informó.

Además, mencionó el proyecto conjunto “Te Conecta” con la Secretaría de

Recordó la mandataria que trabajó con Bimbo en muchos temas de sustentabilidad y mejora ambiental



Anuncia... (2)

Página

1-7

Sección

Fecha

29 ENE 2023



**CLAUDIA SHEINBAUM
PARDO**

JEFA DE GOBIERNO

***“Y podemos decir que,
orgullosamente nació
aquí, en la Ciudad de
México, hace 77 años”***

Desarrollo Económico (Sedeco), el cual busca que los distintos puntos de venta de Bimbo tengan la posibilidad de digitalizarse para mejorar sus ventas.

Indicó que otro importante proyecto es el Centro de Investigación, de Innovación (Vallejo-i, Vallejo Innovación”, que se puso en marcha junto con la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación, en Azcapotzalco.

“Ahí en ese centro, en donde participa la Universidad Nacional, la Autónoma Metropolitana, de la Ciudad de México, distintas universidades también privadas, como Tec Milenio, y muchas empresas que están presentes en Vallejo, se están desarrollando distintos productos innovadores; y entre otros, uno de los que se está desarrollando conjuntamente, son acciones de innovación para hacer bodegas cada vez más inteligentes. Así que es otro de los proyectos conjuntos que tenemos”, informó Sheinbaum Pardo.

Hizo un reconocimiento a Bimbo por ser una empresa donde hay familias y generaciones que trabajan en ella, con innovación, emprendimiento.

“Por eso el día de hoy, creo que estos 50 años, a quien le damos un gran aplauso y son orgullo de la ciudad, del país, son las trabajadoras y trabajadores que hacen posible esta empresa”, declaró la jefa de gobierno.



Reconoce inversión de empresa. La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, celebró la inversión que realizó Grupo Bimbo en la ciudad (de 50 millones de dólares) y adelantó que, junto con la Secretaría de Desarrollo Económico, desarrollan un proyecto de puntos de venta digitales. ^{idcom} —Ricardo Viteña



Foto: Eduardo Jiménez Fernández



CHIAPOTECNICA

La Línea superó por 13 años su vida útil, que era de 40

ANUNCIA CLAUDIA SHEINBAUM

En marzo, pruebas de la Línea 1

20/ene

GENOVEVA ORTIZ
La Prensa

Gobierno de la CdMx prevé que, obras entre Salto del Agua y Pantitlán, finalicen en febrero

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, anunció que en marzo iniciarán las pruebas operativas entre las estaciones Salto del Agua y Pantitlán, de la Línea del Metro.

A través de un video publicado en redes sociales, la mandataria informó que lo anterior será posible luego de que en febrero concluyan la obra civil.





En marzo... (2)

20

Net

29 ENE 2023

"La Línea 1 tenía 53 años de vida, ya había mucho desgaste, así que, ahora estamos haciendo una línea completamente nueva", comentó la funcionaria local.

Al hacer una visita de supervisión a la Línea 1, Sheinbaum Pardo destacó que al momento en Zaragoza hay 97 por ciento de avance con la colocación de balastro, durmientes, barra guía, pista de rodamiento, entre otros elementos.

En el lugar también se llevan cabo trabajos para la colocación de aparatos de vía, los cuales permiten que el tren cambie de un carril a otro.



RENOVACIÓN

LA NUEVA Línea 1 del Metro tendrá un sistema de vías renovado, así como 29 trenes modernos

Sheinbaum Pardo respondió a las críticas sobre la falta de inversión para atender al Metro, pues destacó la modernización de la Línea 1.

"Para que no digan que no estamos haciendo nada en el Metro de la Ciudad, estamos modernizando la Línea 1, completamente, es una inversión de 37 mil millones de pesos. Significa sacar todo de este túnel, tenerlo todo absolutamente nuevo y además adquirir 29 trenes nuevos. Es una inversión importantísima", detalló la mandataria capitalina.

En la estación Zaragoza fueron cambiados el piso marmoleado, los paneles de muro, así como las luminarias en andenes, pasarelas, vestíbulos, taquillas y locales técnicos, además, las taquillas fueron remodeladas.

Al recorrido de supervisión asistieron el director general del Metro, Guillermo Calderón Aguilera, el secretario de Movilidad, Andrés Lajous Loeza, así como directivos de las empresas CRRC y COMSA.

Desde julio del año pasado, el tramo de Salto del Agua y Pantitlán fue cerrado para que en un lapso de ocho meses se lleven a cabo diversos trabajos para su rehabilitación.

De acuerdo con el gobierno capitalino, la fase dos de modernización de la Línea 1 se tiene que llevar a cabo en marzo de este año para la atención de ocho estaciones que integran el tramo de las estaciones Balderas a Observatorio.

La modernización en esta red del Metro es porque ésta superó su vida útil hace más de 13 años, ya que comenzó a operar en 1969 y el promedio de vida útil de los sistemas es de 40 años.



Inician pruebas operativas de la L1 del Metro en marzo

7/01/23
GENOVEVA ORTIZ

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, informó que en febrero concluirá todo el proceso de obra civil y en marzo iniciarán las pruebas operativas de Salto del Agua a Pantitlán de la Línea 1 del Metro.

“La Línea 1 tenía 53 años de vida, ya había mucho desgaste, así que, ahora estamos haciendo una línea completamente nueva. En febrero se termina toda la obra civil, para que en marzo puedan iniciar las pruebas con los trenes”, anunció a través de un video publicado en redes sociales.

Al hacer una visita de supervisión a la Línea 1, Sheinbaum Pardo destacó que, hasta este momento, en Zaragoza se lleva un 97 por ciento de avance con la colocación de balastro, durmientes, barra guía, pista de rodamiento, entre otros elementos. Además, se está trabajando en la colocación de aparatos de vía, los cuales permiten que el tren cambie de un carril a otro.

“Estamos ya en la estación Zaragoza, y aquí se puede ver ya todo lo que se hizo, que ya está nuevo, los nuevos durmientes, el balastro, la vía, la barra guía, la pista. Esto ya tiene el 97 por ciento, ya solamen-

te es este 3 por ciento, donde están los aparatos de vía.

“Para que no digan que no estamos haciendo nada en el Metro de la Ciudad, estamos modernizando la Línea 1, completamente, es una inversión de 37 mil millones de pesos. Significa sacar todo de este túnel, tenerlo todo absolutamente nuevo y

además adquirir 29 trenes nuevos. Es una inversión importantísima”, explicó.

En la estación Zaragoza se colocó nueva marmolería en los pisos, se cambiaron todos los paneles de muro, así como las luminarias en andenes, pasarelas, vestíbulos, taquillas y locales técnicos; también se remodelaron las taquillas.



Claudia Sheinbaum, en visita de supervisión a la Línea 1, informó que la inversión de esta obra completa es de 37 mil millones de pesos /CORTESÍA: GOBIERNO CDMX



14

Com

METRO

En marzo, pruebas de la Línea 1

POR RICARDO VITELA
ricardo.vitela@gimm.com.mx

14com

Las pruebas preoperativas de la Línea 1 del Metro, de Pantitlán a Salto del Agua se iniciarán en marzo, dijo la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum.

En un recorrido de supervisión, destacó que, al momento, en Zaragoza se lleva un 97 por ciento de avance con la colocación de balasto,



Foto: Especial

La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, acudió a la Línea 1 para supervisar las labores de rehabilitación del túnel.

durmientes, barra guía, pista de rodamiento, entre otros elementos. Además, se está trabajando en la colocación

de aparatos de vía, los cuales permiten que el tren cambie de un carril a otro.

“Estamos modernizando

la Línea 1, completamente, es una inversión de 37 mil millones de pesos. Significa sacar todo de este túnel, tenerlo todo absolutamente nuevo y además adquirir 29 trenes nuevos. Es una inversión importantísima”, explicó.

En la estación Zaragoza se colocó nueva marmolería en los pisos, se cambiaron todos los paneles de muro, así como las luminarias en andenes, pasarelas, vestíbulos, taquillas y locales técnicos; también se remodelaron las taquillas.

Al recorrido asistieron el director general del STC Metro, Guillermo Calderón; el secretario de Movilidad, Andrés Lajous, y directivos de las empresas CRRC y COMSA.



En marzo inician pruebas preoperativas en Línea 1

Señala jefa de Gobierno avance de 97% en rehabilitación de la estación Zaragoza

LAURA ARANA

—metropoli@eluniversal.com.mx

La jefa de Gobierno capitalino, Claudia Sheinbaum, informó que en febrero concluirá la obra civil en el tramo de la Línea 1 del Metro, que va de Salto del Agua a Pantitlán, y en marzo inician las pruebas operativas como parte del proyecto de modernización.

“La Línea 1 tenía 53 años de vida, ya había mucho desgaste, así que ahora estamos haciendo una línea completamente nueva. En febrero se termina toda la obra civil para que en marzo puedan iniciar las pruebas con los trenes”, anunció a través de un video publicado en redes sociales.

Durante su visita ayer a la Línea 1, la mandataria destacó que al momento en la estación Zaragoza se lleva 97% de avance, con la colocación de balasto, durmientes, barra guía, pista de rodamiento, entre otros elementos. Además, se está trabajando en la coloca-



En el primer tramo intervenido de la L1 se trabaja en la colocación de aparatos de vía, informaron autoridades.

29

TRENES

fueron adquiridos por la CDMX para la nueva Línea 1.

ción de aparatos de vía, los cuales permiten que el tren cambie de un carril a otro.

“Para que no digan que no estamos haciendo nada en el Metro de la Ciudad, estamos modernizando la Línea 1, completamente, es una inversión de 37 mil millones de pesos. Significa sacar todo de este túnel, tenerlo todo absolu-

37 MIL

MILLONES DE PESOS

inviertió el gobierno para modernizar toda la Línea Rosa.

tamente nuevo y, además, adquirir 29 trenes nuevos. Es una inversión importantísima”, destacó.

La modernización de la Línea Rosa se realiza en dos etapas: la primera que está vigente con el cierre del tramo a Pantitlán a Salto del Agua y la segunda que se ejecutará de Balderas a Observatorio. ●



Cambiaron túneles completos.

en la colocación de aparatos de vía, los cuales permiten que el tren cambie de un carril a otro.

“Para que no digan que no estamos haciendo nada en el Metro de la Ciudad, estamos modernizando la Línea 1, completamente, es una inversión de 37 mil millones de pesos. Significa sacar todo de este túnel, tenerlo absolutamente nuevo y, además, adquirir 29 trenes nuevos”.

Avanzan los trabajos en L1

La Jefa de Gobierno aseguró que su administración sí invierte en el metro

27/1/23
LAURA ARANA



La jefa de Gobierno capitalino, Claudia Sheinbaum, informó que en febrero concluirá la obra civil en el tramo de la Línea 1 del Metro, que va de Salto del Agua a Pantitlán, y en marzo iniciarán las pruebas operativas.

“La Línea 1 tenía 53 años de vida, ya había mucho desgaste, así que ahora estamos haciendo una línea completamente nueva. En febrero se termina toda la obra civil para que en marzo puedan iniciar las pruebas con los trenes”, anunció en un video publicado en sus redes sociales.

Durante su visita ayer a la Línea 1, la mandataria destacó que al momento en la estación Zaragoza se lleva 97% de avance, con la colocación de balasto, durmientes, barra guía, pista de rodamiento, entre otros elementos. Además, se está trabajando

EL DATO

HUMO

Anoche, usuarios de la línea 9 del Metro reportaron en redes humo en Chabacano.



SUMAN AL MENOS 16 INCIDENTES TRAS TRAGEDIA EN LÍNEA 3

TEENGO MIEDO

PADECEN POR HUMO, CORTOCIRCUITOS, FALLAS EN PUERTAS, PONCHADURAS...

BERNARDO URIBE

Tras el accidente del 7 de enero entre las estaciones La Raza y Potrero, que provocó la muerte de una joven de 18 años y decenas de lesionados, se han registrado al menos 13 percances en el Metro de la Ciudad de México.

Cada 36 horas ha ocurrido algún acontecimiento que obligó a la suspensión del servicio.

La Fiscalía capitalina dice que investiga solo 7 accidentes y este viernes determinó que en al menos tres acontecimientos, uno de ellos mortal, tiene indicios de sabotaje.

En estas tres semanas, los inci-

dentos incluyen caída de objetos a las vías -como celulares, aspas de lavadora y latas-, humo en los andenes, ponchaduras de llanta, fallas técnicas, desprendimiento de cables y la separación del vagón de un tren.

Además del temor que han provocado estos hechos, en varios casos han resultado intoxicadas decenas de pasajeros y algunas de ellas ameritaron hospitalización.

El 12 de enero, la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, anunció la entrada de aproximadamente 6 mil elementos de la Guardia Nacional (GN) a todas las estaciones del Metro debido a "episodios

fuera de lo normal".

Usuarios reconocen que, tras los accidente en la Línea 3, ahora viajan con temor.

"Es que ya no es cuestión de que te toque, sino de cuándo. Yo jamás pensé en subirme al Metro con miedo, incluso pensé que eso de sufrir un accidente aquí adentro estaba muy lejano a nuestra realidad, como si eso solamente le pasara a los chavos que cazan el último tren o a los que van peleando en los vagones, pero ahora nos agarra parejo", cuenta Victoria Aguilar, una señora de 60 años.

Pareciera que esta inquietud está en la mente de muchos.

■ En Barranca del Muerto también hubo un incidente.



■ Es que no dejo de pensar que pude haber sido yo (víctima del accidente del 7 de enero), esta es mi ruta y justo el horario en que uso el Metro"

Juan Barrientos
Estudiante de la UNAM



■ Constantes incendios se han registrado.

1



Teengo... (2)

8

Cd.

29 ENE 2023



7 DE ENERO

Un choque causó la muerte de una estudiante.



El Ejército entró para recoger una lata de cerveza!



Dan arresto domiciliario

ANDREA AHEDO

Carlos Alfredo, conductor del convoy que chocó en la Línea 3, estará en prisión domiciliaria tras ser informado de que su detención fue calificada como legal.

Será el martes 1 de febrero cuando se defina si es vinculado o no a proceso por los delitos de homicidio y lesiones culposas.

La Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México solo informó que la defensa del imputado solicitó la duplicidad de término.

Sabotaje y el descuido humano causaron la tragedia.



Decenas de pasajeros resultaron lesionados.





Página 1

Sección A

Fecha

Suman al menos 16 incidentes tras tragedia en Línea 3

Sufre percances Metro cada 31 hrs

Padecen por humo, cortocircuitos, fallas en puertas, ponchaduras...

BERNARDO URIBE

Tras el choque de dos trenes el 7 de enero en la Línea 3 del Metro, que provocó la muerte de una joven de 18 años y decenas de lesionados, se han registrado al menos 16 percances en el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

En promedio, cada 31 horas se presentó algún hecho que provocó que el servicio se viera suspendido.

Humo en los andenes, ponchaduras de llanta, fallas en puertas, desprendimientos de cables, la separación del vagón de un tren y la caída de objetos a las vías —como celulares, aspas de lavadora y latas—, son algunos de los hechos que ocurrieron en estas tres semanas.

Incluso, el lunes 23, un cortocircuito en la estación Barranca del Muerto de la Línea 7 provocó humo en el andén, lo que dejó 30 intoxicados, 15 de las cuales debieron ser trasladadas a un hospital.

Usuarios reconocen que, tras el siniestro de la Línea 3, ahora viajan con temor.

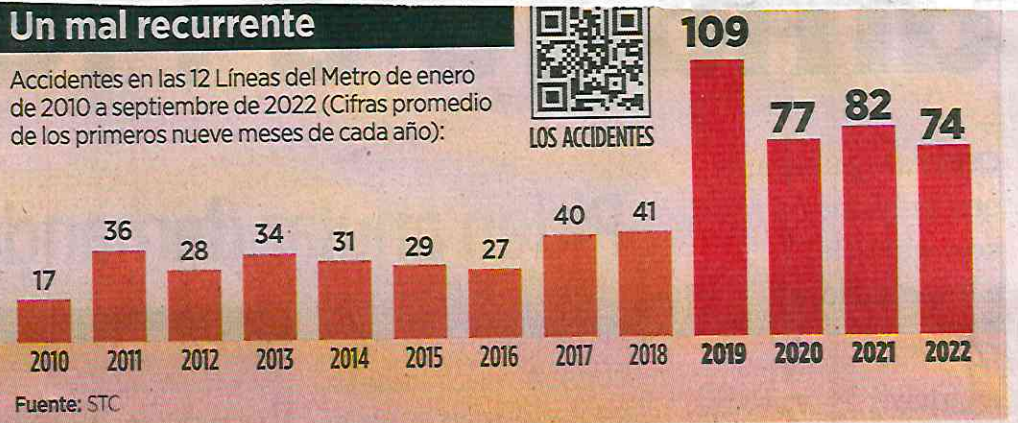
“Es que no dejo de pensar que pude haber sido yo, esta es mi ruta y justo el horario en que uso el Metro”, comen-

Un mal recurrente

Accidentes en las 12 Líneas del Metro de enero de 2010 a septiembre de 2022 (Cifras promedio de los primeros nueve meses de cada año):



LOS ACCIDENTES



Fuente: STC

Apunta a delincuencia daño a cable

DANA ESTRADA

La dirección del Sistema de Transporte Colectivo (STC) dirigió con la línea de investigación que mantiene la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de que el daño al cableado que provocó el choque en la Línea 3 pudo haber sido cortado por personal del Metro.

En un comunicado dirigido a sus trabajadores, el Metro aseguró que este tipo de

hechos suelen estar relacionados con la delincuencia.

“Este sistema de transporte ha presentado ante la FGJ, en diversas ocasiones, denuncias de robo de cable de cobre que se realiza por grupos delincuenciales externos al Metro”, indicó.

El viernes, la Fiscalía informó que indaga si el daño al cableado había sido provocado por personas externas o internas al STC.

tó Juan Barrientos, estudiante de la UNAM, quien usa diariamente esa Línea.

El viernes, la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de la Ciudad informó que investiga siete de los siniestros, incluido el choque de vagones, y aseguró que, detrás de estos,

existieron actos dolosos que podrían derivar en acusaciones de sabotaje.

Seis de estos hechos ocurrieron después del 12 de enero, cuando la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, anunció la entrada de 6 mil elementos de la Guardia Na-

cional a todas las estaciones del Metro, debido a “episodios fuera de lo normal”.

Horas después de este despliegue, Viviana Salgado, ama de casa, fue detenida por elementos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, quienes la señalaron de haber arrojado las aspas de una lavadora a las vías de la estación Centro Médico de la Línea 9. Fue reclusa 48 horas en el penal de Santa Martha y señalada por la Fiscalía de provocar daños a vías de comunicación. Fue hasta el viernes 27 que la dependencia desistió de la acción penal.

Además de Viviana, otras tres personas han sido detenidas en distintos hechos por, presuntamente, arrojar objetos a las vías. Sin embargo, todas han sido puestas en libertad sin cargos en contra.



VIAJAN

CON MIEDO Y RESIGNACIÓN

Las fallas en el STC incluyen, en ocasiones, la falta de energía eléctrica.

A TRES SEMANAS DEL ACCIDENTE EN LA LÍNEA 3 DEL METRO QUE DEJÓ UN MUERTO Y DECENAS DE LESIONADOS, PASAJEROS RECONOCEN QUE AÚN TIENEN TEMOR AL USAR ESTE TRANSPORTE, AUNQUE MUCHOS DE ELLOS NO TIENEN OTRO REMEDIO.

TEXTO Y FOTOS JORGE RICARDO

Un día de enero, cuatro días después del choque del Metro entre Potrero y La Raza que causó la muerte a una joven, la familia Peña, la mamá y la hija que habían ido a despedir a un familiar al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), regresaban a Sur 73, Sinatel, en Iztapalapa. Habían llegado en Uber y regresaron en Metrobús. Sólo que en Metrobús dieron una vuelta a San Lázaro, luego a Buenavista, a Hidalgo, en el Centro, y de ahí hasta Santa Cruz Atoyac, en el sur, donde esperaron el Trolebús y al final un camión. Dos horas les tomó lo que en Metro se hubieran hecho en una. Pero no querían usar el Metro.

“Nos tardamos más, pero entre si es sabotaje o la falta de mantenimiento, preferimos evitar el Metro”, dice Margarita Peña, diseñadora de 40 años.

No es la única que estos días, de acusaciones y accidentes reales, evita poner un pie en alguna de las 195 estaciones de las 12 líneas del Metro que el año pasado recorrió 35 millones 525 mil 302 kilómetros que es como dar 46 vueltas de la Tierra a la Luna. En 2022, el Metro transportó mil 57 millones 461 mil usuarios, el equivalente a todos los habitantes de Europa y Estados Unidos juntos. En los últimos días, también suele viajar el miedo.

Los millones de usuarios, además, están acostumbrados a las fallas de un servicio que califican como pésimo, como un castigo, en las horas pico, y como el más rápido y eficiente, a pesar de todo. Lo que es real, es que tres de los cuatro accidentes con víctimas mortales en la historia del Metro han ocurrido en los recientes tres años: el 10 de marzo de 2020, un choque en Tacubaya, que dejó un muerto y 41 lesionados; el 3 de mayo de 2021, el colapso de una trabe entre Olivos y Tezonco, que dejó 26 muertos y 65 heridos, y el del 7 de enero.





Los accidentes no son nuevos. Entre el 1 de enero de 2010 y el 20 de septiembre de 2022, el Metro tiene registrados poco más de 800 en sus 12 líneas; 21 mil 836 incidentes en sus instalaciones fijas y 10 mil 955 averías en material rodante. Sin embargo, más de la mitad de los accidentes, 431, han sucedido a partir de 2019, luego de que Claudia Sheinbaum asumiera el 5 de diciembre de ese año como Jefa de Gobierno.

Un reporte entregado mediante la Ley de Acceso a la Información indica que, por ejemplo, si en 2018, en la Línea 9, de Tacubaya a Pantitlán, no hubo ningún accidente, al siguiente año, se registraron 14. En la Línea 7, de Barranca del Muerto al Rosario, hubo 6 accidentes en 2018 y 11 en 2019.

La noche del 3 de mayo de 2021, una de las trabes de la Línea 12, entre las estaciones Olivos y Tezonco, inaugurada en 2012, en el Gobierno

de Marcelo Ebrard, se colapsó con todo y el tren que iba en medio: 26 muertos, pero entonces Sheinbaum no lo llamó "hecho atípico". Eso fue después del 7 de enero, tras el choque de dos trenes entre Potrero y La Raza de la Línea 3, donde falleció una joven. Al día siguiente hubo un incendio en Politécnico de la Línea 5.

"Han venido ocurriendo en los últimos meses episodios que nosotros catalogamos como fuera de lo normal, que no son lo que normalmente ocurre en el Metro", dijo Sheinbaum y fue la excusa para solicitar la vigilancia de 6 mil 60 militares de la Guardia Nacional. Desde entonces, el miedo también aprieta en los vagones.

"Yo desde que me acuerdo, siempre ha fallado el Metro, a veces he esperado hasta 20 minutos para que se cierren las puertas, pero el otro día veníamos por la estación Tlatelolco y se fue la luz como 10 segundos y toda la gente comenzó a decir 'Dios mío, ayúdanos', una señora se puso a gritar que así se había ido la luz cuando chocaron en La Raza", recuerda Betty Colín, de 49 años, de Ecatepec, ama de casa y empleada doméstica en El Pedregal, hasta el otro extremo de la Ciudad.

Dos veces por semana viaja en autobús hasta Indios Verdes, luego 20 estaciones en Metro hasta Copilco y otro microbús a El Pedregal. "Yo he esperado hasta media hora para que se cierren las puertas del Metro", dice una mañana de jueves, parada a la mitad del andén en Indios Verdes. Una bolsa de cuero en el brazo izquierdo, una bolsa de plástico en la mano derecha. A cada lado suyo, una barrera de hombres le impedían entrar a los vagones.

"Antes me gustaba irme hasta adelante, porque hay menos gente, pero ya desde que chocó me da miedo porque ahí iba la muchacha que murió en La Raza. Ahora que si me voy hasta atrás, atrás te pegan. Así que me voy en medio". Betty llevaba un libro sobre el sistema solar que le dio su hijo, estudiante de la UNAM, pero contaba que cabeceaba de sueño apenas abría las hojas. Y es que se duerme muy tarde porque su marido, albañil, llega tarde a casa.

"Dice mi hijo, mamá pero adelante chocas, hasta atrás te pegan y en medio se hunde", agrega. En eso llega un

convoy. "Vente, vámonos, de todos modos, nos íbamos a ir parados".

...

En 1969, el 4 de septiembre, cuando se inauguró el primer tramo, 16 estaciones de Zaragoza a Chapultepec de 12.6 kilómetros, se informó que cada vagón tenía una capacidad de 167 pasajeros: 45 sentados, 122 de pie y podía haber hasta nueve vagones en el convoy. 14

Hoy, la capacidad oficial reportada en cada convoy es de mil 530 personas, 360 sentados y mil 170 parados. Apretadísimos en horas pico al punto de tener que salirse por las ventanas, quizás sean más. Otro dato irreal, es que según el Sistema de Transporte Metro Colectivo, el promedio de espera en cada estación es de cuatro minutos y medio. Y algo que parece un sueño: el Plan Maestro del Metro, presentado en 1985, proyectó 17 líneas y 10 de tren ligero. De Eulalia Guzmán a Cuicuilco, de San Lázaro al Parque Naucalli, de Politécnico a Tlalnepantla, de Buenavista a Hipódromo Condesa, entre ellas.

"La Ciudad creció tanto, que el Metro se hizo muy chiquito", dice al teléfono Marco Rascón, creador en 1987 del Superbarrio Gómez, un personaje enmascarado como luchador a favor de los sin casa. Candidato a Jefe de Gobierno en 2018, propuso la figura de un Alcalde del Metro. Para Rascón, el rescate del Metro pasa por subir la tarifa hasta unos 13 pesos, aunque en un formato como del Infonavit: con participación del presupuesto público,

pago de los usuarios y aportaciones de los empresarios. "El gobierno no sube la tarifa para no perder los votos y al final se los cobra con un pésimo servicio a los más pobres, es la lumpenización de la política que pretende solucionar con la militarización del Metro", afirma.

Amanece y ya el fastidio es una sombra. La estación Pantitlán de la Línea A del Metro es un hormiguero de mal humor a las ocho de la mañana, de cansancio, de empujones, de cuerpos apretados en 20 centímetros cuadrados, mochilas, gorros, cachuchas y codos, codos que son picos de piedra dura hundiéndose en las costillas. El año pasado, 23 millones 425 mil usaron estos pasillos, 138 mil 847 en el mayor pico de un día laborable, de pronto el pasillo se cierra con rejas de hierro para dosificar la entrada y la ola de cuerpos se estrella contra sí misma. Alguien le mienta la madre a los policías, alguien saca el pie que quedó debajo de una suela, pero lo demás es tan sólo un rumor, suspenso, un siseo apenas de los condenados a viajar de ese modo. Esto pasa a diario, mañana y tarde, pero eso no entra ya a la nueva moda de los "hechos atípicos".

"De Tepalcates voy a Pino Suárez, voy y vengo, yo nunca salgo del Metro, me espero, voy y vengo en 35 minutos que es lo que debe ser, pero siempre me hago una hora porque no puedo subirme al Metro por que se va parando, dos cuando está hasta la chingada que son días a la semana en promedio, ¿tú crees que es justo?", decía el viernes 20 de enero Lorenzo Estrella,



obrero, playera beige pirata de la Selección Mexicana, barba gris asomada en el cubrebocas. Su voz, apenas un susurro entre el mar de gente. “Nos pasan como en el establo, cierran las rejas y nos van pasando por tandas”, insistía.

A esa hora, Sheinbaum presumía en la conferencia mañanera del Presidente López Obrador que desde que mandó llamar a los militares para que vigilaran los “hechos atípicos” en el Metro, se redujeron de cinco a dos los robos.

“Lo que se detectó, y ese fue el origen precisamente de la coordinación con el Gobierno de la Ciudad —está explicando el Secretario de la Defensa, Luis Crescencio Sandoval, vestido de verde olivo—, es que hubo muchos eventos que salían de la parte normal de operación del Metro, no eran cosas que por el mantenimiento. Hace unos días se mostró unos videos donde se veían algunos pernos que no había manera de que se pudieran desprender si no era con la mano del hombre”. En Pantitlán, sobre la tapia vieja de una escalera eléctrica descompuesta como desde años, la mano del hombre ha escrito: “Guillermo y Ana 31/09/2022”.

El jueves 12 de enero, a las dos de la tarde, comenzaron a llegar los de la Guardia Nacional al Metro. Militares, vestidos de gris militar, de formación militar, con un mando militar, bajo la excusa de los hechos “atípicos”. Aunque con poco más de 800 accidentes en 12 años, lo atípico ya era lo cotidiano. Ahí siguen, uniformados, limpiecitos, de rechitos, aburriéndose y unos

con la apariencia más militar que otros.

“Los que traen el uniforme de camuflaje es que andaban en operativo en Michoacán y los mandaron llamar, todavía no se sabe si se les va administrar su uniforme de proximidad o ya así”, dice en el Metro San Joaquín, el elemento Hernández del 48 Batallón. Y que él traía su uniforme de proximidad porque vigilaba el C5 en Cuernavaca. Dos estaciones adelante, en Auditorio, el elemento Reyes de uniforme negro y gris camuflado, presume que ha

estado combatiendo al narco en Playa del Carmen, Chetumal y Zacatecas.

“Qué más quisiéramos que seguir patrullando, pero a la orden, que nos pidan. Ahora nos piden auxiliar si se cae algo a la vías, basura, una lata, algún zapato, ayudar a subir las escaleras, si quieren atender contra su vida, lo malo es que andamos desarmados”, explicaba.

“No, hasta ahorita no han dado ninguna indicación de prohibir fotos”, aclara.

En la Línea 7, naranja, de 14 estaciones de hasta 30 metros de altura, hay 15 escaleras sin funcionar. Algunas tapadas con madera, desarmadas, bloqueadas con trafilambos. Otras quizás sólo apaga-

das. Las escaleras tienen hasta 52 escalones en cada tramo. “Es un terrorismo contra mí”, dice Julián Olvera, un contador, descansando el bastón en uno de los rellanos de la subida del Metro San Joaquín.

El primer accidente mortal en el Metro ocurrió el 20 de octubre de 1975. Un choque de trenes en Viaducto, de la Línea 2: 31 muertos y 70 heridos. Los otros tres han ocurrido desde 2020, en el actual Gobierno. En el último, del 7 de enero, Sheinbaum se encontraba de gira en Morelia, donde iba a presumir las “políticas exitosas” de su Gobierno.

“Hechos atípicos”, ha acusado la Jefa de Gobierno que apunta a la Oposición y apenas al principal sindicato, el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo liderado desde 1978 por el priista Fernando Espino.

La revisión de las cifras muestra una disminución de su presupuesto a pesar de que Sheinbaum afirma lo contrario. El 12 de enero,

cuando llamó a la Guardia Nacional, aseguró que en 2023 el presupuesto es de 19 mil 700 millones de pesos por arriba de los 18 mil 800 del año anterior. Sin embargo, un análisis de la organización civil enfocada en políticas públicas México Evalúa aseguró que en 2018 el Metro tuvo un presupuesto de 22 mil 710 millones. El presupuesto para mantenimiento entre enero y septiembre pasados, según la organización, fue de 904 millones de pesos, 63 millones menos que en el periodo anterior. En todo caso, el director del Metro entre 2015 y 2018, Jorge Gaviño, ha asegurado que el Metro requiere un presupuesto anual de más de 30 mil millones de pesos.

El 13 de enero la nueva seguridad del Metro tuvo a un ama de casa que dejó caer un aspa vieja de plástico de lavadora en las vías del Metro. Fue acusada de ataques a las vías de comunicación. “Estaba arrojando aspas de fierro a las vías del Metro, este es uno de los ejemplos de



que han sucedido cosas que claramente no es un accidente”, se apresuró a decir el Secretario de Seguridad Pública de la Capital, Omar García Harfuch. Se le detuvo dos días, pero luego las autoridades tuvieron que retractarse. Al día siguiente, los elementos de la Guardia Nacional se organiza-

ron para sacar una lata de cerveza de las vías de estación Santa Anita de la Línea 8.

“No es una cuestión de sabotaje, de seguridad, eso es una mentira, es una cuestión de falta de herramientas, necesitamos herramientas, materiales, para no usar los de reuso. No una cosa de seguridad”, dice Espino, ex diputado, michoacano, ingeniero eléctrico.

“Sabe, pero dicen que el Metro está tan viejito que puede explotar con una

lata”, indica en transbordo de Chabacano, María Rosa, una noche de viernes. A esa hora, por las escaleras los militares y la Policía bancaria que ya vigilaba el Metro bajaban una camilla con una mujer que se había desvanecido en un vagón.



Con tantos años en la política, el Presidente López Obrador y Fernando Espino, el líder que asegura dirigir a 13 mil 500 de los 13 mil 663 sindicalizados, son viejos conocidos.

“Me tocó la fortuna en 1978, nos adelantamos a las

modificaciones de Ley del Trabajo y tuve la fortuna de ser electo a través del voto secreto por la inmensa mayoría y hasta la fecha me siguen favoreciendo con el voto de un 94 o 96 por ciento. ¿Qué obstáculo le ven? Que digan, que me lo reclamen los trabajadores si creen que ya terminé mi tiempo, yo les agradeceré mucho. Pero si mis trabajadores me apoyan no tengo que hacer eco a cuestiones políticas”, dice el Secretario General.

Espino asegura que del total de presupuesto del Metro, sólo la mitad es subsidio que se transfiere. “De los otros, le dicen al Metro ‘tú recábalos como puedas por la venta de boletos, la recarga de tarjetas’. Pero que de eso se debe descontar que el número de usuarios va a la baja y los boletos de cortesía que entrega el Gobierno, 117 millones 267 mil 882 el año pasado, según las cifras oficiales. Por lo que, asegura Espino, el Metro sólo recaba 3 mil 500 millones adicionales.

Aunque menos directo, las acusaciones entre el Gobierno representado también por Sheinbaum y quienes reclaman más presupuesto para el mantenimiento parecen una reedición de 2002. López Obrador era entonces el Jefe de Gobierno y Espino amenazó con paralizar el Metro para obtener herramientas de trabajo y mayor presupuesto para el mantenimiento.

“Las puertas del Metro están diseñadas para que si se mete un dedo entre los hules, abran y se pare el Metro automáticamente, ahorita se puede meter una mochila completa y no se para, simplemente porque no hay

buen mantenimiento”, dijo el líder en agosto del 2002.

“No voy a ser rehén de líderes charros”, contestó el hoy Presidente.

El 7 de agosto de 2002, los sindicalizados cerraron las líneas B, cuyas trabes ya desde entonces presentaban fallas, y la 9 por 20 horas, el Gobierno envió a granaderos para cuidar el centro de control de mando. Después, la huelga quedó conjurada. “Cada vez que hay un conflicto con el sindicato sobresale el asunto de la falta de mantenimiento”, insistió entonces el Jefe de Gobierno. Incluso solicitó un dictamen de la UNAM y del Instituto Politécnico Nacional para demostrar, según dijo, que el Metro no tenía fallas.

Salvo los 28 muertos recientes, las condiciones del Metro y el insuficiente presupuesto vienen desde hace años. Por lo menos desde hace 20, dice el dirigente sindical. Aunque hay quien ve que los militares en el Metro son en realidad para controlar al sindicato, Espino niega un enfrentamiento con el Gobierno.

“No es una cuestión de sabotaje como quieren verlo. Nos estamos reuniendo y la Jefa de Gobierno, ella está en la mejor disposición de resolver el problema, estamos calculando cuánto será el presupuesto para reparar lo más indispensable”.



EL METRO NUESTRO DE CADA DÍA...

ESTE SISTEMA EQUIVALE A LAS ARTERIAS DE LA CDMX,
226 KILÓMETROS EN TOTAL, QUE LLEVAN
POR TODA LA CIUDAD A 4.6 MILLONES DE PASAJEROS,
CADA UNO DE ELLOS CON MÚLTIPLES HISTORIAS
VIVIDAS EN ESTE TRANSPORTE.

TEXTO: **BERNARDO URIBE**
FOTOS: **ALFREDO MORENO**

Decir que el Sistema de Transporte Colectivo Metro es tan solo eso: un sistema compuesto por líneas interconectadas de trenes, un simple transporte que te lleva del norte al sur y de oriente a poniente de la ciudad y un ente que nos hace sentir colectivos, es quitarle la vida que se cocina entre cada transbordo, es ignorar la complejidad y problemática de este símbolo de la vida cotidiana de los capitalinos.

Las 4.6 millones de personas que usan diariamente alguna de las 195 estaciones del Metro en sus 12 Líneas saben que hay ciertas reglas

no escritas que se deben seguir si se quiere realizar un viaje exitoso.

Pegarte al lado derecho de las escaleras eléctricas si no tienes prisa, pagar con cambio a los vagoneros para agilizar la venta, voltear tus piernas hacia el pasillo cuando alguien quiere sentarse al lado tuyo, despertar al distraído en las terminales y nunca ir con tu celular desatendido. *15*

¿Cómo explicas a un turista, que te pregunta cómo llegar al Centro, la complejidad de los transbordos?

No lo haces, tan solo le dices que siga las señali-

zaciones, a pesar de que muchas veces son esas mismas las que te pierden.

La edad promedio del usuario del Metro no existe, no hay un límite de edad -ni mínima ni máxima- para aprender a convivir con este extenso monstruo de 226 kilómetros.

En cada tren caben alrededor de mil 500 personas, unas 360 sentadas y el resto paradas, esto a una capacidad máxima y en horario pico. Sus huellas más visibles están en las manchas que va dejando el uso en el mobiliario, asientos, piso, escaleras; desgastes en tubos, puertas y ventanas, mayor

o menor, dependiendo de la Línea y estaciones.

Los trenes del STC pueden tener hasta 9 vagones, esto en los modelos más grandes y que son exclusivos para las estaciones más congestionadas. Entonces, en promedio en cada vagón coexisten, en hora pico, unas 166 personas... o más.

Cuando se observa como mil 500 personas pueden usar este espacio restringido, basta con prestar atención a las ventanas, en su mayoría rayadas, sucias y con manchas, así como a los pisos, grises y con manchas negras que parecieran siempre haber estado así.

La mayoría de chilangos

aprende de la mano de sus padres, "aquí fíjate en que dirección va el Metro, tiene que decir Taxqueña, sino vas para el otro lado", le dice una madre a su pequeño.

Ese niño, con ojos confundidos, representa la inocencia que se pierde rápido dentro del transporte público.

Porque en esta Ciudad, a temprana edad se aprende a empujar a la gente para subir a un tren atascado, a poner el cuerpo duro y abrir los codos cuando no te dejan salir, a dormir lo justo en el trayecto para que no te pases de tu destino, aprender a transbordar sin depender de los letreros y, sobre todo, a saber en quien confiar y en quien no.

Si algo ha aprendido el capitalino al recorrer el "sistema nervioso central" de la CDMX, es que tiene vida propia, pareciera que huele tus miedos y se alimenta de la gente.

"Si vas tarde, por alguna razón el tren se para más en



cada estación, avanza lento y hasta te toca ir parado, pero si de casualidad sales temprano o incluso quieres hacer tiempo, llegas rapidísimo”, cuenta Rodrigo Alanís, un joven que usa el Metro desde pequeño.

“Es como si oliera tu miedo, como si supiera que de él dependes para llegar a tu trabajo, no se cómo explicarlo, solo sé que mejor siempre salgo con tiempo”, agrega.

Aunque el Metro conecta a casi toda la Ciudad –te puede llevar desde Tláhuac a Los Reyes la Paz o de Ciudad Azteca a Mixcoac–, los capitalinos saben que, para muchos, es solamente un transporte de los varios que usan en un día para llegar a su destino.

“Bendito el que solo toma el Metro para ir y venir”, dice María de Lourdes, quien además de tomar la Línea morada del Metro, hace un viaje de otros 30 minutos en combi, y, además, debe tomar un camión.

“Par mí el Metro es donde me maquillo, donde descanso un poco y hasta donde desayuno antes de llegar a trabajar”, explica.

Así como cada usuario cuenta su experiencia con base en su trayecto, cada estación brinda una vivencia diferente dependiendo de a cuantos usuarios recibe.

Según los reportes oficiales de 2022, la estación que tuvo más afluencia fue Indios Verdes con 94 mil 835 pasajeros en promedio en un día y, la que menos, Deportivo 18 de Marzo con mil 233, una diferencia abismal que habla de la desproporción con la que se usa este transporte.

Entrar a la estación más usada por los capitalinos requiere de experiencia, un no-

vato se puede perder fácilmente entre los túneles laberínticos de entradas y pasillos.

Se debe ir con seguridad y un destino claro, no te puedes detener demasiado, porque entonces la masa se encarga de guiarte.

Tienes que abrirte camino con un paso constante, el correr te hará propenso a un accidente o a atraer atenciones innecesarias, pero el ir lento, te hará objeto de reclamos e insultos.

Se tiene que saber convivir con extraños a unos cuantos centímetros de ti; aquí no existe el espacio personal y la sana distancia.

Esa cercanía extrema no impide ser partícipe del folclor metropolitano: observar una clase maestra de maquillaje, compartir un concierto privado, escuchar las historias de amor de extraños o presenciar una pelea sin sentido.

“Si te vas a mover o te bajo a patadas”, “es que no hacen caso de que permitan la bajada antes de subir, parecen animales”, “y entonces le dije a Raúl que ya sabía con quién se estaba mensajando y que a mí no me iba a traer de su tonta”, “y te vas amor, si así lo quieres, que le voy a hacer”.

El sonido del Metro es una combinación de maquinaria, de ruedas haciendo fricción, de alarmas sonando cada estación, de música, palabras y conversaciones sin sentido, y del tururú, que te indica la próxima estación.

Dependiendo de tu lugar en el tren es tu acceso a las historias más aburridas o inverosímiles, si vas sentado lo más seguro es que el can-

sancio te gane, que caigas derrotado por las travesías ciudadinas.

El olor del Metro también es algo particular, una mezcla perfecta entre humedad, detergente y tierra mojada. Un olor que penetra al momento de abordar cualquier tren y a la hora que sea. Cada vagón resiente el paso de la gente y te hace sufrir con la suciedad que se va quedando en el mobiliario y en el aire.

Las manchas negras en el suelo y las ventanas rayadas son tan solo la antesala de la decoración propia del Metro, el elemento principal es el polvo, los restos de comida y una que otra mancha de sangre. Lo que sucede en el Metro se queda en el Metro.

DE ESTACIÓN EN ESTACIÓN

Es así como se conoce verdaderamente la Ciudad de México, a través de las estaciones del Metro, cada una esconde algo particular y cada una muestra un aire diferente de la Ciudad.

En la Línea 2, de Taxqueña a Cuatro Caminos, existe un desgaste particular, de las 24 estaciones, al menos la mitad tiene daños en las luminarias y basura en los rieles. Además de que no cuentan con un sistema de guía para las personas débiles visuales, y los elevadores sirven

esporádicamente.

Este mismo escenario se repite en la Línea 3, de Universidad a Indios Verdes, donde al menos la primera mitad, de Universidad hacia Centro Médico, no hay guías para discapacitados ni luminarias funcionales, además de que es excesiva la presencia de manchas de humedad en las paredes.

Dichas manchas, usualmente cubiertas con láminas, es uno de esos elementos que homologan al Metro: en todas las líneas y estaciones hay al menos una.

La Línea 4, de Martín

Carrera a Santa Anita, parece olvidada por el paso del tiempo, algunas estaciones, como Candelaria y Santa Anita, de las menos transitadas, son también las más descuidadas.

Sus túneles, largos y fríos, siempre con la luz intermitente, parecen el inicio de una película de suspenso, pero

acá lo que tienes que temer es la repentina aparición de alguien que te pida la hora o de un vendedor insistente. Nunca se saben sus verdaderas intenciones.

Las Líneas 5, 6 y A son un recordatorio de lo inmenso que es la Ciudad. Al salir de estaciones como La Paz y Los

Reyes, te llega esa sensación del fin del mundo. Mientras al salir de Auditorio o Zócalo te encuentras con gigantes arquitectónicos, acá te esperan calles angostas de terracería.

La misma contradicción que existe en la Ciudad, es la que se replica en el Metro:



mientras en Polanco o Chilpancingo destaca la vida nocturna, cultural y social, en Valle Gómez o Consulado hay paisajes de concreto.

Así es como un chilango conoce la Ciudad, todo mundo sabe que si quieres comer por menos de 50 pesos vas a Metro Constitución,

si quieres juguetes viejos de colección tienes que salir por Metro Hidalgo, si quieres visitar un zoológico puedes ir a Chapultepec o a Bosques de Aragón.

También puedes probar tu valentía y comprobar una de las leyendas urbanas que existen en el Metro, sobre todo en la Línea 7, la más profunda de todas. Una de ellas es la del vampiro de Barranca del Muerto o la del perro con cara de humano en Tacubaya.

Estas experiencias dentro del Metro forjan el carácter del capitalino, aprendes a cuidar tu celular y cartera; aprendes a buscar los mejores puestos de comida y de baratijas; aprendes a no pelear tan temprano por el tumulto y los empujones.

Estas experiencias eran, antes, parte de las anécdotas que se coleccionaban al viajar en el Metro, pero ahora cada vez más son reemplazadas por los accidentes, el miedo de salir lastimado o incluso que un viaje de 5 pesos te cueste la vida.

“Es que ya no es cuestión de que te toque, sino de cuándo. Yo jamás pensé en subirme al Metro con miedo, incluso pensé que eso de sufrir un accidente aquí adentro estaba muy lejano a nuestra realidad, como si eso solamente le pasara a los chavos que cazan el último tren o a

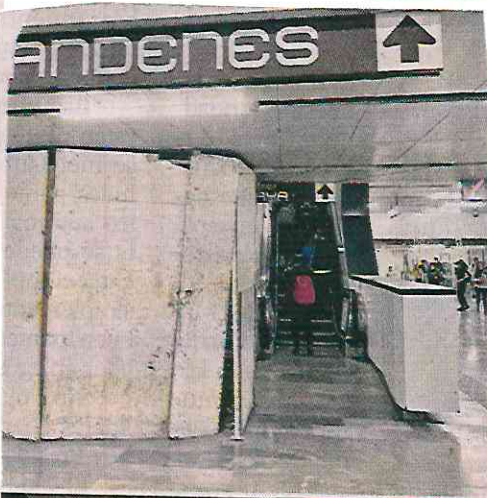
los que van peleando en los vagones, pero ahora nos agarró parejo”, cuenta Victoria Aguilar, de 60 años.

Esta inquietud está en la mente de muchos.

“Es que no dejo de pensar que pude haber sido yo, esta es mi ruta y justo el horario en que uso el Metro”, comenta Juan Barrientos, estudian-

te de la UNAM que usa diariamente la Línea 3, en la cual se registró el más reciente accidente mortal el 7 de enero.

Lo que es cierto, también, es que por la necesidad, ni choques ni incendios harán que la gente deje de usar el Metro. “Pero ya ni modos, aquí nos tocó vivir”, se escucha mientras un pasajero toma su turno para abordar.



El deterioro de varias estaciones ha provocado que se cierren algunas áreas e incluso que se improvise ante las afectaciones.



Tras el accidente, las autoridades emprendieron una campaña entre los usuarios.



Tras desvanecerse en un vagón, una pasajera es trasladada en camilla en Chabacano.



TRAGEDIAS MORTALES

De los cuatro accidentes que han dejado fallecidos en el Metro, tres de ellos han sido en la actual

Administración de Claudia Sheinbaum.

20 DE OCTUBRE DE 1975

9:36 HORAS

2

Estación Viaducto
31 muertos y 70 lesionados

El conductor de un convoy a 70 kilómetros por hora no alcanza a frenar y se impacta contra otro que estaba estacionado.

10 DE MARZO DE 2020

23:38 HORAS

1

Estación Tacubaya
1 muerto y 41 lesionados

Errores del conductor y la operadora provocan que un convoy que iba llegando a Observatorio se desplace hacia atrás sin control e impacte a 51 kilómetros por hora a otro ubicado en la estación contigua.



Los tumultos en los andenes y los empujones en los vagones son la constante en este transporte colectivo.



3 DE MAYO DE 2021

22:22 HORAS

12

Entre Tezonco y Olivos
26 muertos y 65 lesionados

Errores en el diseño y la construcción provocan el colapso de una de las travesaías justo cuando iba pasando un convoy.

7 DE ENERO DE 2023

9:16 HORAS

3

Entre Potrero y La Raza
1 muerto y 59 lesionados

Un convoy alcanza a otro. Uno de los conductores queda prensado y es rescatado con vida. Aún no se dan a conocer las causas.

ACCIDENTES... E INCIDENTES

ACCIDENTES en las 12 Líneas del Metro del 1 de enero de 2010 al 20 de septiembre de 2022. Los INCIDENTES incluyen cortocircuitos, explosiones y personas en las vías, entre otros percances, en instalaciones fijas y en material rodante:



*Hasta el 20 de septiembre

Fuente: STC



Historia del monstruo

BERNARDO URIBE

16/Revista

La primera piedra de la Línea 1 del Metro se instaló la mañana del martes 19 de junio de 1967, dos meses después de que se publicara en el Diario Oficial de la Nación la creación del organismo descentralizado que asumiría la responsabilidad del proceso: el Sistema de Transporte Colectivo.

De acuerdo con el doctor Bernardo Navarro, del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, el Metro fue concebido desde sus orígenes como “base de un sistema complejo de transporte masivo de la ciudad”, y más tarde, como “la columna vertebral” del sistema de transporte.

Además, fue la principal apuesta para que los ciudadanos optaran por el transporte público en lugar del auto particular, medio de transporte que iba en crecimiento.

Para Navarro, uno de los principales efectos secundarios de la ampliación de la infraestructura del Metro es el cambio en el valor del uso de suelo de las colonias populares, así como el desarrollo comercial que se originó, sobre todo en las estaciones terminales.

“Durante la construcción de las líneas del Metro, el mercado formal de suelo se activó en los alrededores de cada estación, el signo de este impacto varió con el nivel de ingreso de los habitantes en estas zonas.

En zonas de bajos ingresos en las cuales se construyó el Metro, el suelo urbano se ofreció a precios mayores con el argumento de que el Metro mejoraría la accesibilidad de la zona. En zonas de altos ingresos, por el contrario, el suelo urbano se ofreció a menores precios y la presencia del Metro se ignoró”.

Marco Hernández Rojo y David Arellano Gault, investigadores en administración pública, afirman que la construcción de las primeras líneas del Metro siempre estuvieron acompañadas del apoyo del Presidente de la República en turno, lo cual ayudó a hacer frente a las complicaciones en su construcción.

La última gran inauguración fue el 30 de octubre de 2012, cuando se estrenó la Línea Dorada en Tláhuac, una obra que prometía llevar transporte digno a un sector olvidado en la periferia sur de la Ciudad. Un promedio de 435 mil usuarios se verían beneficiados.

Sin embargo, vivió una de las más grandes tragedias que ha tenido la infraestructura pública de transporte.

A lo largo de cinco décadas, el Metro ha tenido al menos 6 accidentes catastróficos que

han cobrado vidas humanas, por fallos técnicos y de construcción.

El peor accidente de la historia ocurrió el 20 de octubre de 1975 en la Línea 2: dos trenes chocaron en la Estación Viaducto. Murieron 31 personas y 70 resultaron lesionadas.

A raíz de este suceso, se instaló el sistema de pilotaje automático en toda la red de trenes para controlar el freno y la aceleración de estos.

Ese día de octubre de hace 48 años, el tren número 10, modelo MP-68, salió de la estación Chabacano, mientras el tren número 8 se encontraba estacionado en la estación Viaducto esperando su salida.

Tras el accidente, el conductor sobreviviente del tren 10, Carlos Fernández, fue sentenciado a 10 años de prisión por negligencia, ya que testigos aseguraron que se le ordenó parar el tren, a lo que él afirmó no haber escuchado la orden.

Pasaron 40 años para que se registrara otro accidente de grandes dimensiones. Fue en la estación Oceanía, el 4 de mayo de 2015, cuando las fuertes lluvias obligaron a los conductores a cambiar el sistema de pilotaje de automático a manual.

El tren 05 salió de la estación Terminal Aérea cerca de las 18:00 horas y cuando se deslizaba por la pendiente entre esa estación y Oceanía se encontró con el tren 04 estacionado.

Ambos trenes se descarrilaron y sufrieron daños estructurales, y aunque no hubo víctimas fatales, un trabajador falleció días después al realizar labores de maniobras en los trenes afectados.

Ya en tiempos de la administración actual, el primer accidente se registró el martes 10 de marzo de 2020 en la esta-

ción Tacubaya de la Línea 1, el cual dejó una persona muerta y 41 lesionadas.

Sucedió que el tren número 33 sufrió un corte de energía.

dejando disfuncionales los frenos, lo que ocasionó que se impactara con el tren 38 que se encontraba detenido en la estación. De acuerdo con las investigaciones, el conductor del tren 33 recibió una alerta que se bloqueó y varios pasos del protocolo sobre frenado de emergencia se vieron comprometidos.

Sólo unos meses después fue el incendio en el Puesto Central de Control del Metro, el sábado 9 de enero de 2021 a las 5:48 horas. En ese sitio se provee de energía y sistemas de comunicación a la gran mayoría de estaciones del sistema.

Los hechos se suscitaron cuando dos transformadores de energía de la subestación eléctrica tuvieron un cortocircuito dentro del Puesto Central de Control 1, lo que a su vez desencadenó el incendio, provocando la muerte de una persona y la hospitalización de otras 29.

Algo peor estaba por llegar, y en la Línea más nueva. La noche del 3 de mayo de 2021, un tren modelo FE-10 se desplomó entre las estaciones Tezonco y Olivos, por una falla provocada por el peso del tren en la viga izquierda que arrasó a la contraria, las columnas 11 y 12 se derrumbaron en unos segundos, y una parte del tren quedó colgando.

En total, 26 personas perdieron la vida y al menos 80 resultaron heridas, unas 65 de gravedad, que hasta la fecha siguen padeciendo las secuelas físicas, psicológicas y económicas del accidente. Esa tragedia en la Línea 12 dejó una ense-



ñanza en los usuarios: cualquier cosa puede pasar. Lo que parecía imposible sucedió.

Y lo peor es que no fue el último: la mañana del sábado 7

de enero, otro accidente -con una persona fallecida y decenas de lesionadas- significó el tercer accidente mortal en cuatro años de Gobierno de Claudia Sheinbaum. ■

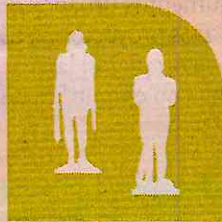
LA RED

El Sistema de Transporte Colectivo cuenta con 12 Líneas:

<p>1 PANTITLÁN OBSERVATORIO</p> <p>Inauguración: 4 de septiembre de 1969</p> <p>Estaciones: 20 (construidas entre 1969-1984)</p> <p>Longitud: 18.8 kms.</p> <p>En servicio: Observatorio-Balderas.</p> <p>Fuera de servicio por modernización: Salto del Agua Pantitlán</p>	<p>2 TASQUEÑA CUATRO CAMINOS</p> <p>Inauguración: 1 de agosto de 1970</p> <p>Estaciones: 24 (1970-1984)</p> <p>Longitud: 23.4 kms</p>	<p>3 INDIOS VERDES UNIVERSIDAD</p> <p>Inauguración: 20 de noviembre de 1970</p> <p>Estaciones: 21 (1970-1983)</p> <p>Longitud: 23.6 kms</p>	<p>4 SANTA ANITA MARTÍN CARRERA</p> <p>Inauguración: 29 de agosto de 1981</p> <p>Estaciones: 10 (1981-1982)</p> <p>Longitud: 10.7 kms</p>
EN TOTAL			
4.6 millones de viajes diarios	226.4 kilómetros de longitud	195 estaciones	394 trenes (331 neumáticos y 63 férreos)

■ En la mañana del sábado 7 de enero se registró el más reciente accidente mortal en el Metro.

CON MAYOR AFLUENCIA DIARIA



INDIOS VERDES
94,835

viajes en promedio

CON MENOR AFLUENCIA DIARIA



DEPORTIVO 18 DE MARZO
1,233

viajes en promedio





5

**POLITÉCNICO
PANTILÁN**

Inauguración:
19 de diciembre
de 1981

Estaciones: 13
(1981-1982)

Longitud: 15.6 kms

6

**EL ROSARIO
MARTÍN CARRERA**

Inauguración:
21 de diciembre
de 1983

Estaciones: 11
(1983-1986)

Longitud: 13.9 kms

7

**EL ROSARIO
BARRANCA
DEL MUERTO**

Inauguración: 20
de diciembre de 1984

Estaciones: 14
(1984-1988)

Longitud: 18.7 kms

8

**GARIBALDI
CONSTITUCIÓN
DE 1917**

Inauguración:
20 de julio de 1994

Estaciones: 19 (1994)

Longitud: 20.0 kms

9

**PANTILÁN
TACUBAYA**

Inauguración:
26 de agosto de 1987

Estaciones: 12

Longitud: 15.3 kms

A

**PANTILÁN
LA PAZ**

Inauguración:
12 de agosto de 1991

Estaciones: 10
(1991)

Longitud: 17.1 kms

B

**CIUDAD AZTECA
BUENAVISTA**

Inauguración:
15 de diciembre
de 1999

Estaciones: 21
(1999-2000)

Longitud: 23.7 kms

12

**TLÁHUAC
MIXCOAC**

Inauguración:
30 de octubre de 2012

Estaciones: 20 (2012)

Longitud: 25.1 kms

En servicio:
Mixcoac-Atlalilco

**Fuera de servicio
por reparación:**
Culhuacán Tláhuac



PEDALEAN SOBRE EL EXTINTO NAIM

Presumen parque de Texcoco que está en obra

BO/DAC

MALENY NAVARRO Y KARLA MORA

El Sol de México

Cada mes hay eventos públicos en el Parque Ecológico Lago de Texcoco para mostrar los avances del proyecto

CDMX. El Parque Ecológico Lago de Texcoco que se construye sobre lo que sería el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) abrió sus puertas aún con diversas obras sin concluir.

En 2019 el Gobierno federal oficializó la cancelación del aeropuerto internacional planeado por el anterior gobierno. Para aprovechar el terreno proyectó una obra de rescate ambiental que también funcionará como área recreativa para los habitantes del Valle de México.

El nuevo parque está ubicado a 12 minutos, en auto, de la estación Río de los Remedios, de la Línea B del Metro, en el límite de los municipios Nezahualcóyotl y Ecatepec, Estado de México. Para llegar desde ese punto hay que pasar dos case-tas, una de 23 pesos y otra de 40 pesos.

Ayer, este parque recibió a un grupo de visitantes a los que los gobiernos local y

federal les presumió, con una rodada ciclista, los avances del proyecto ambiental. Desde noviembre del año pasado la gerencia del Parque Ecológico Lago de Texcoco, a cargo del arquitecto Iñaki Echeverría, organiza eventos públicos de visita.

El acceso es por el vivero, uno de los principales proyectos dentro del parque y en el que fueron plantados 144 ejemplares vegetales y 192 árboles. También hay bodegas para almacenar los sustratos para el mantenimiento y reproducción vegetal de la zona.

El control de entrada, salida y vigilan-

RESGUARDO

EN MARZO de 2022 fue publicado en el DOF el decreto presidencial sobre la declaración como Área Natural Protegida de 14 mil hectáreas del Lago de Texcoco para salvaguardar flora y fauna

cia lo llevan elementos del Servicio de Protección Federal.

Aquí comenzó la rodada ciclista convocada por el parque y difundida en las redes sociales del Instituto del Deporte de la Ciudad de México y de la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum. Alrededor de las 9:45 horas llegaron cinco camiones de la Red de Transporte de Pasajeros con al menos 20 pasajeros cada uno, desde niños hasta ciclistas experimentados.

La ruta se dividió en tres grupos, según los kilómetros a transitar: la de 30 kilómetros fue la única que logró circular por toda la periferia de los accesos del extinto aeropuerto. El trayecto intermedio fue de 20 kilómetros y el familiar de 10.

Los ciclistas circularon por los caminos construidos para que los automóviles accedieran al aeropuerto, cruzaron un puente vehicular habilitado para pasar del vivero a la terminal y recorrieron la orilla delimitada por la autopista Peñón- Texcoco.

Entre los atractivos del sitio, prometi-dos desde 2020, están los cuerpos de agua con acceso público, parques con equipamiento deportivo, lagunas y humedales recreativos, conciertos y cine al aire libre. Ninguno estaba listo ayer.

Las pistas aéreas tampoco quedaron a la vista de los visitantes, pues la zona de lo que sería la terminal del aeropuerto aún no está abierta al público.

Los ciclistas recorrieron sus rutas, sin se-falizaciones, en medio de camiones de carga y trabajadores que apresuran la adecuación de la zona. Según el reporte más reciente, con corte de diciembre de 2022, el parque tiene un avance de 70 por ciento.

El director del Instituto de Deporte, Javier Hidalgo, dijo a Organización Editorial Mexicana que aunque el proyecto no está listo, las rodadas miden su propio desarrollo.

"Es ir socializando el parque para ir midiendo su propio desarrollo. Tendrá pista,





El parque tiene un avance de 70 por ciento, de acuerdo con un reporte de diciembre



canchas, área cultural y área ambiental, a lo largo de 2023 y 2024 se van a ir abriendo parcialmente. Estamos como en el número 0 de una revista”, dijo.

El funcionario anunció, sin precisar fecha, que en el lugar se llevará a cabo una primera carrera para bicicleta de ruta y serán 30 kilómetros de recorrido por el perímetro de lo que sería el NAIM.

“Avistamos patos que van llegando, se ha reforestado con árboles endémicos de aquí, pero ya se ve un bosquecillo y te da una idea de un espacio recuperado y como la carretera la hicieron para los carros fifis de ese entonces, está en superbuen estado, está maravilloso para la bici de ruta”, agregó Javier Hidalgo.

INYECCIÓN ECONÓMICA

El Gobierno federal con... luyó 15 proyectos

para la construcción del parque en 2021 y que, en conjunto, tuvieron una inversión de 414 millones 178 mil 211.43 pesos.

En 2021 fueron licitados 10 contratos, cuyos programas de obra indican que debieron terminarse en diciembre de ese año. Uno de ellos es el proyecto “Levantamiento de vegetación, elaboración del proyecto de coberturas vegetales y reforestación en la zona del Parque Ecológico Lago de Texcoco, así como la propagación de especies halófilas y el mantenimiento y operación del vivero ubicado en la zona norte del lago Nabor carrillo, municipio de Texcoco, Estado de México”.

En 2023, las autoridades prevén terminar con los nodos de emergencia, un edificio para... antes e iniciar la instalación de señalética. También publicará un librito para difundir los atractivos del parque.



PEDALEAN SOBRE EL EXTINTO NAIM

Presumen parque de Texcoco que está en obra

18/ene 4.

MALENY NAVARRO Y KARLA MORA

Cada mes hay eventos públicos en el Parque Ecológico Lago de Texcoco para mostrar los avances del proyecto

El Parque Ecológico Lago de Texcoco que se construye sobre lo que sería el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) abrió sus puertas aún con diversas obras sin concluir.

En 2019 el Gobierno federal oficializó la cancelación del aeropuerto internacional planeado por el anterior gobierno. Para aprovechar el terreno proyectó una obra de rescate ambiental que también funcionará como área recreativa para los habitantes del Valle de México.

El nuevo parque está ubicado a 12 minutos, en auto, de la estación Río de los Remedios, de la Línea B del Metro, en el límite de los municipios Nezahualcóyotl y Ecatepec, Estado de México. Para llegar desde ese punto hay que pasar dos casetas, una de 23 pesos y otra de 40 pesos.

Ayer, este parque recibió a un grupo de visitantes a los que los gobiernos local y federal les presumió, con una rodada ciclista, los avances del proyecto ambiental. Desde noviembre del año pasado la gerencia del Parque Ecológico Lago de Texcoco, a cargo del arquitecto Iñaki Echeverría, organiza eventos públicos de visita.

El acceso es por el vivero, uno de los principales proyectos dentro del parque y en el que fueron plantados 144 ejemplares vegetales y 192 árboles. También

RESGUARDO

EN MARZO de 2022 fue publicado en el DOF el decreto presidencial sobre la declaración como Área Natural Protegida de 14 mil hectáreas del Lago de Texcoco para salvaguardar flora y fauna

1



hay bodegas para almacenar los sustratos para el mantenimiento y reproducción vegetal de la zona.

El control de entrada, salida y vigilancia lo llevan elementos del Servicio de Protección Federal.

Ahí comenzó la rodada ciclista convocada por el parque y difundida en las redes sociales del Instituto del Deporte de la Ciudad de México y de la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum. Alrededor de las 9:45 horas llegaron cinco camiones de la Red de Transporte de Pasajeros con al menos 20 pasajeros cada uno, desde niños hasta ciclistas experimentados.

La ruta se dividió en tres grupos, según los kilómetros a transitar: la de 30 kilómetros fue la única que logró circular por toda la periferia de los accesos del extinto aeropuerto. El trayecto intermedio fue de 20 kilómetros y el familiar de 10.

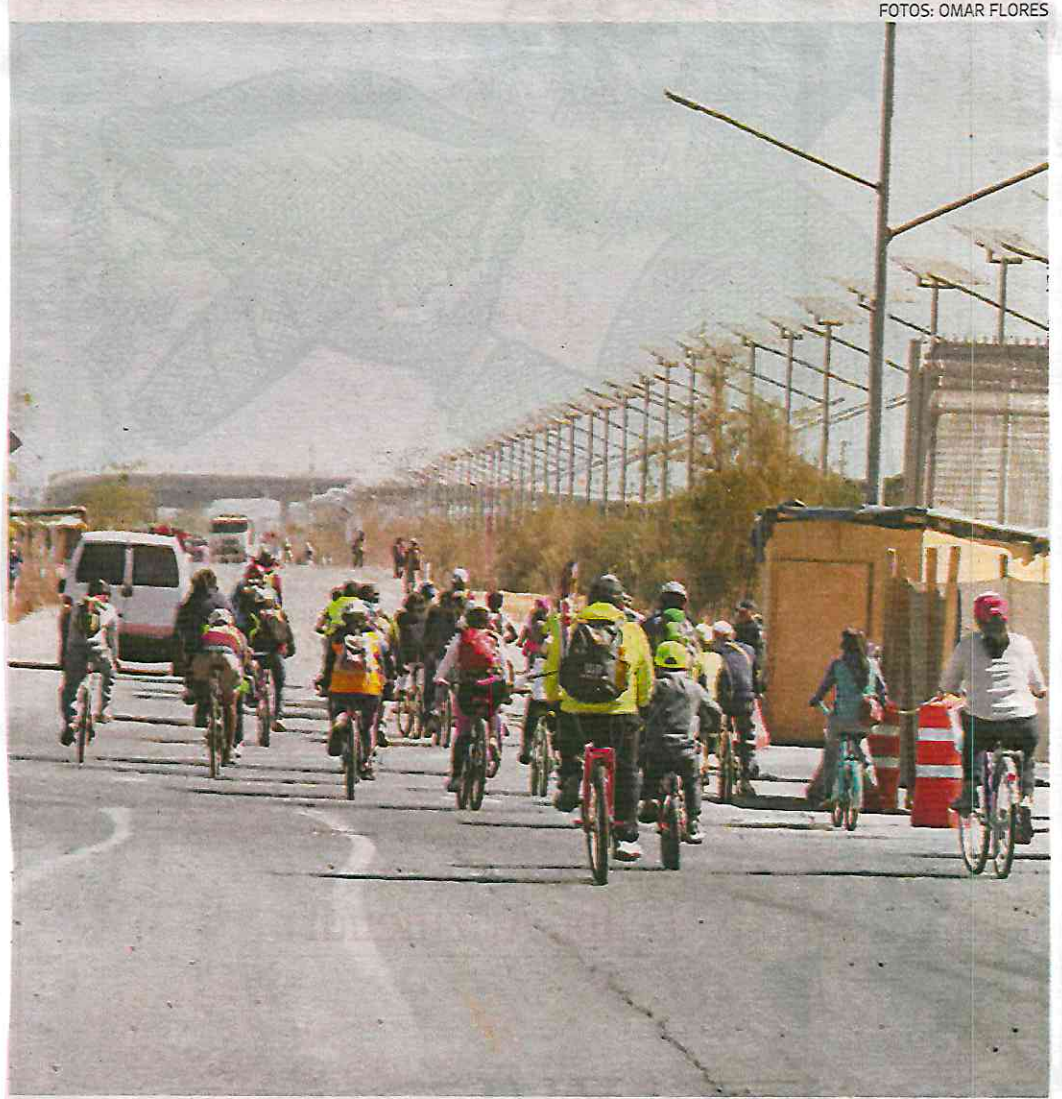
Los ciclistas circularon por los caminos construidos para que los automóviles accedieran al aeropuerto, cruzaron un puente vehicular habilitado para pasar del vivero a la terminal y recorrieron la orilla delimitada por la autopista Peñón-Texcoco.

Entre los atractivos del sitio, prometi-dos desde 2020, están los cuerpos de agua con acceso público, parques con equipamiento deportivo, lagunas y humedales recreativos, conciertos y cine al aire libre. Ninguno estaba listo ayer.

Las pistas aéreas tampoco quedaron a la vista de los visitantes, pues la zona de lo que sería la terminal del aeropuerto aún no está abierta al público.

Los ciclistas recorrieron sus rutas, sin señalizaciones, en medio de camiones de carga y trabajadores que apresuran la adecuación de la zona. Según el reporte más reciente, con corte de diciembre de 2022, el

FOTOS: OMAR FLORES



El parque tiene un avance de 70 por ciento, de acuerdo con un reporte de diciembre



Presumen 3

18

Mef

29 ENE 2023



El lugar abrirá sus puertas parcialmente

parque tiene un avance de 70 por ciento.

El director del Instituto de Deporte, Javier Hidalgo, dijo a **El Sol de México** que aunque el proyecto no está listo, las rodadas miden su propio desarrollo.

“Es ir socializando el parque para ir midiendo su propio desarrollo. Tendrá pista, canchas, área cultural y área ambiental, a lo largo de 2023 y 2024 se van a ir abriendo parcialmente. Estamos como en el número 0 de una revista”, dijo.

El funcionario anunció, sin precisar fecha, que en el lugar se llevará a cabo una primera carrera para bicicleta de ruta y

serán 30 kilómetros de recorrido por el perímetro de lo que sería el NAIM.

“Avistamos patos que van llegando, se ha reforestado con árboles endémicos de aquí, pero ya se ve un bosquecillo y te da una idea de un espacio recuperado y como la carretera la hicieron para los carros *fifis* de ese entonces, está en superbuen estado, está maravilloso para la bici de ruta”, agregó Javier Hidalgo.

INYECCIÓN ECONÓMICA

El Gobierno federal concluyó 15 proyectos para la construcción del parque en 2021 y que, en conjunto, tuvieron una inversión de 414 millones 178 mil 211.43 pesos.

En 2021 fueron licitados 10 contratos, cuyos programas de obra indican que debieron terminarse en diciembre de ese año. Uno de ellos es el proyecto “Levantamiento de vegetación, elaboración del proyecto de coberturas vegetales y reforestación en la zona del Parque Ecológico Lago de Texcoco, así como la propagación de especies halófilas y el mantenimiento y operación del vivero ubicado en la zona norte del lago Nabor carrillo, municipio de Texcoco, Estado de México”.

En 2023, las autoridades prevén terminar con los nodos de emergencia, un edificio para visitantes e iniciar la instalación de señalética. También publicará un librito para difundir los atractivos del parque.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA
CUBAZON DE MEXICO

Página

23

Sección

Ed.

Fecha

29 ENE 2023



De paseo

El Parque Ecológico del Lago de Texcoco recibió ayer a decenas de familias que participaron en la rodada ciclista que arrancó en Calzada de Guadalupe, esquina con Avenida Talismán.



Dice ser un peligro para críticos de 4T

CLAUDIA SALAZAR

La Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, expresó su molestia por la creación de un hashtag en su contra que la califica como "un peligro para México".

En una más de sus conferencias sobre "Políticas Exitosas de Gobierno" -que realiza de manera virtual desde el accidente en la Línea 3 del Metro- con habitantes del municipio de Huimilpan, Querétaro, la morenista acusó que hay una campaña en redes sociales para afectar su imagen.

"Ya ven ahí en una de las redes sociales, hoy amanecí con un hashtag que decía #ClaudiaUnPeligroParaMéxico. Imagínense, pues sí, un peligro para los que no quieren la democracia, para los que quieren regresar a la corrupción y para los que no quieren que México siga por la transformación", manifestó la también aspirante presidencial.

A la distancia, en Huimilpan, decenas de personas seguían el mensaje en una pantalla y aplaudían en señal de apoyo a la Jefa de Gobierno, que estaba sola en un atril desde su oficina en la CDMX.

"¡Presidenta, Presidenta!", gritaron los invitados al evento, así como "¡No estás sola!", cuando la cámara los grababa, sentados en un amplio jardín.

En su exposición, Sheinbaum dedicó apenas 30

Claudia Sheinbaum,
Jefa de Gobierno

/// Sí, (soy) un peligro para los que no quieren la democracia, para los que quieren regresar a la corrupción".

segundos al tema del Metro, no abordó los accidentes en las Líneas 12 y 3, tampoco la reciente decisión de desplegar a más de 6 mil elementos de la Guardia Nacional para la vigilancia del Sistema Colectivo ni citó las sospechas de que hay sabotajes.

"Aprovecho para decirles que estamos haciendo una inversión muy grande en el Metro de la Ciudad para que no haya mentiras también, muy, muy grande, son más de 40 mil millones de pesos que estamos invirtiendo en el Metro", dijo.

Sheinbaum repitió los conceptos de su exposición de cada semana sobre las políticas de su Gobierno, como seguir los principios fundamentales del Presidente Andrés Manuel López Obrador.

Para cerrar, reiteró que un logro de la Cuarta Transformación es la apertura a los espacios de decisión para las mujeres, como el hecho de que hay nueve gobernadoras y una Gobernadora del Banco de México.



Claudia Sheinbaum, Jefa de Gobierno, ofreció una conferencia -a distancia- a pobladores de un municipio de Querétaro.



Para que no haya mentiras también, muy, muy grande, son más de 40 mil millones de pesos que estamos invirtiendo en el Metro”.

Claudia Sheinbaum Jefa de Gobierno

Ante simpatizantes de Huimilpan, Querétaro, expresó su malestar.

EXPRESA MOLESTIA EN CONFERENCIA A DISTANCIA

Derrama la bilis por guerra sucia

‘Amanece’ Sheinbaum siendo un peligro para México

CLAUDIA SALAZAR

La Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, expresó su molestia de que haya aparecido un nuevo hashtag en su contra al ponerla como “un peligro para México”.

Durante su conferencia a distancia “Políticas Exitosas de Gobierno”, con habitantes de Huimilpan, Querétaro, la Mandataria que quejó que ayer se amaneció con una leyenda en redes sociales para afectar su imagen.

“Ya ven ahí en una de las redes sociales, hoy amanecí con un hashtag que decía #ClaudiaUnPeligro-ParaMéxico. Imagínense, pues sí, un peligro para los que no quieren la democracia, para los que quieren

regresar a la corrupción y para los que no quieren que México siga por la transformación”, manifestó en la conferencia virtual.

Con un presidium, donde habló el Alcalde de Huimilpan Juan Guzmán, y donde había logos del Gobierno de la Ciudad de México, los asistentes al evento aplaudieron en señal de apoyo a la Jefa de Gobierno, que estaba sola en un atril, al otro lado de la pantalla.

“¡Presidenta, Presidenta!”, gritaron los invitados al evento, así como “¡no estas solas!”, cuando la cámara los grababa, sentados en un jardín.

Las críticas a Claudia otra vez se relacionaron por los accidentes en el Metro y la falta de mantenimiento.

En su exposición, Sheinbaum dedicó apenas 30 segundos al tema del Metro, no abordó los accidentes en las líneas 12 y 3.

Tampoco habló de la decisión de desplegar más de 6 mil elementos a la Guardia Nacional.



Ya sin salir de la Ciudad, Claudia sigue presumiendo su Gobierno.



15

Com



Foto: Especial

La jefa de Gobierno estuvo presente en actos en Aguascalientes y Querétaro a través de videoconferencias

EXPONE SUS POLÍTICAS EXITOSAS

Llama a luchar por la democracia

POR JONÁS LÓPEZ ^{15COM}
jonas.lopez@gtmm.com.mx

La jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, convocó a los habitantes de Querétaro y Aguascalientes a seguir luchando por la democracia y la igualdad, bajo los principios del humanismo mexicano.

La mandataria ofreció videoconferencias la tarde de este sábado a unos mil habitantes de Huimilpan en Querétaro y más tarde a unos mil 600 de Aguascalientes.

Durante la videoconferencia para Querétaro llamó a seguir luchando por la democracia y la igualdad y no permitir que haya una regresión.

“Eso que se logró en el

18 tiene que seguir por el mismo rumbo, no podemos hacer que dure seis años y después venga una regresión, a regresar a la corrupción de antes a los saqueos de antes, a que el gobierno sea solamente de unos cuantos”, expresó.

Y durante la videoconferencia para Aguascalientes dijo que los recursos públicos deben dirigirse a reducir la desigualdad.

“El recurso público tiene que destinarse para el beneficio de los que menos tienen, si no se hace así, entonces se van a profundizar las desigualdades. Si el gobierno apoya a los que más tienen, pues lo único que ocurre es que los que menos tienen, cada vez tienen menos”, señaló.



SEMÁFORO



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Sandra Cuevas, edil de Cuauhtémoc.

○ ● ○

Pelea capitalina
2/A

La noche de este jueves, la Contraloría General de la Ciudad de México denunció el hallazgo de pancartas y 13 paquetes con folletos contra la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, en las oficinas de la Dirección de Desarrollo Social de la alcaldía Cuauhtémoc, lo que abrió otro frente entre la mandataria y la alcaldesa Sandra Cuevas. Ya antes hubo choques entre el Gobierno capitalino y la alcaldía Cuauhtémoc. ●



EL CORREO ILUSTRADO

Exige frenar la guerra sucia en la capital

El Movimiento Urbano Popular manifiesta su rechazo por utilizar recursos públicos para llevar a cabo una guerra sucia y política en contra de la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, exigimos a las autoridades correspondientes la investigación a fondo por el uso de esos recursos.

Los ciudadanos no debemos permitir que la derecha utilice mensajes de odio que buscan dividirnos más; nos han costado años de lucha mejorar las condiciones de vida en la capital, mantener la paz en nuestra ciudad es tarea de todas y de todos.

¡Zapata vive, la lucha sigue!
Erika Díaz Becerra



EL CORREO ILUSTRADO

Reprocha "trabajo" en la Cuauhtémoc contra Claudia Sheinbaum

La señora Sandra Cuevas declara públicamente y sin tapujos, en arenga a sus empleados en la alcaldía Cuauhtémoc, que "su trabajo es darle en la madre a Claudia Sheinbaum".

También manifestó: "diario volanteamos... todos los días, todos los días".

Incitar a la violencia es un delito. También, el desvío de recursos públicos:

Que su gente tenga como tarea repartir volantes y "dar en la madre", la impresión de miles de volantes y lonas contra Claudia, la alfombra roja y los globos con billetes de 500 pesos, entre otros actos, es malversación de nuestros impuestos

Tenemos una alcaldesa, cuya tarea es "dar en la madre", violentar, cabe preguntarse: *¿guerra sucia, sabotajes, grupos de choques?*

¿Es esta la imagen que el PAN entiende por gobernar?

¿Es fuego amigo para el PAN?

¿Los ciudadanos merecemos ser gobernados por delincuentes?

Ángeles López



CONGRESO CDMX

Quiere oposición citar al contralor Serrano Mendoza

ARTURO R. PANSA

Cuestiona operativo que realizó en las instalaciones de la alcaldía Cuauhtémoc y acusa que los panfletos fueron sembrados

Al confirmar que la oposición en el Congreso de la Ciudad de México promoverá que el titular de la Secretaría de la Contraloría General (SCG), Juan José Serrano Mendoza, sea citado a comparecer por su actuación en la alcaldía Cuauhtémoc, la vicecoordinadora de la asociación parlamentaria del recinto deliberativo, Daniela Álvarez Camacho, lamentó que el gobierno capitalino utilice toda su estructura para atacar a quienes no están de acuerdo con el proceder y lineamientos de Morena.

Sostuvo que acallar las voces de quienes cuestionan la errática gestión que se ve reflejada con los accidentes mortales

en las instalaciones del Metro, es inadmisible y más que en una democracia se ataca a los opositores al gobierno.

“La actuación del contralor Juan José Serrano, ratifica lo anterior, con el operativo que realizó en las instalaciones de la alcaldía Cuauhtémoc, donde con base en una denuncia anónima, sin firma, ni datos de identidad, armaron todo un operativo en las oficinas de la alcaldía a cargo de Sandra Cuevas”, declaró.

La congresista que milita en el PAN y quien decidió formar parte de la denominada bancada naranja, sentenció que no hay guerra sucia, sólo una mala administración de la ciudad y de ello, ya se dio cuenta la población al cobrarlo en las pa-

sadas elecciones del 2021, y lo volverá a hacer en el 2024 cuando pierdan los de Morena la capital del país.

Para la representante popular es de llamar la atención la rapidez con que actuaron las autoridades en la Cuauhtémoc y en contra de la persona titular de esa alcaldía, Sandra Cuevas Nieves, lo que hace pensar que fueron sembrados los panfletos supuestamente encontrados y que

denostan a la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo.

“La finalidad fue victimizarse ante las críticas ciudadanas por su mala administración. Además, no hay que olvidar la trayectoria del contralor Juan José Serrano, quien fue abogado defensor de los familiares de las víctimas que perdieron la vida en el Colegio Rébsamen y que terminó vendiéndolos, por lo que en pago a ello recibió este puesto en el gobierno capitalino”, detalló.

Aclaró que los representantes de oposición, demandan a la administración capitalina que deje atrás la represión en contra de quienes no piensan igual a los que conforman el gobierno y forman parte de Morena.

La diputada que milita en el PAN y quien decidió formar parte de la denominada bancada naranja, Daniela Álvarez Camacho, dice que no hay guerra sucia contra la jefa de Gobierno



Arman aclamación a Secretario

JORGE RICARDO *e/abc*

CIUDAD JUÁREZ.- Andrea Chávez, diputada federal muy cercana a Adán Augusto López, le armó al titular de Gobernación un evento con tres Gobernadores, el dirigente del partido y el encargado de los programas sociales en Chihuahua, en un auditorio donde le gritaron “¡Presidente!” al tabasqueño.

Chávez rendía su informe de Gobierno en un auditorio para casi 2 mil personas del Centro Cultural Paso del Norte, en Ciudad Juárez. De los tres Gobernadores, Víctor Manuel Castro, de Baja California Sur; Alfredo Ramí-

rez Bedolla, de Michoacán, y Marina del Pilar Ávila, de Baja California, fue esta última quien dio un discurso.

“¡Cómo no decir que estamos muy ‘a gusto’ con el trabajo de nuestro Secretario de Gobernación. Sin duda, cuando hablamos de la Cuarta Transformación, es inevitable pensar en Tabasco y en el apellido López”, afirmó sobre quien fue presentado como el invitado especial. Chávez, secretaria de Comunicación en Morena, incitaba a seguir el coro de “¡Presidente! ¡Presidente!”.

El titular de Segob dijo que Marina era “la mejor Gobernadora del País”. Así dejó

fuera a su rival por la candidatura, Claudia Sheinbaum. A los otros dos Gobernadores, los llamó “mis hermanos”.

“Es un referente para muchas y muchos de nosotros, que se forjó al lado del Presidente López Obrador, en las más nobles luchas de México”, lo ensalzó la legisladora.

López y Delgado llamaron a la unidad. El primero en Chihuahua, el otro dentro del partido.

El 14 de enero, López puso su oficina en Gobernación para que Mario Delgado, dirigente de Morena, le pidiera a todos los Gobernadores poner “piso parejo” a los aspirantes presidenciables.



■ El Gobernador de Michoacán, Alfredo Ramírez Bedolla, la diputada federal Andrea Chávez, el titular de Segob, Adán Augusto López, y la Gobernadora de BC, Marina del Pilar Ávila.