SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL UNIVERSAL
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO

- 4 MAY 2021

Página: 18 Sección: Fecha:

Tras 19-S, ya se advertía un posible colapso

JOHANA ROBLES 18 MAY
—metropoli@eluniversal.com.mx

La Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro desde su diseño, construcción, operación y hasta por el mantenimiento, arrastraba un cúmulo de problemas.

Incluso, después del sismo de septiembre de 2017, vecinos de la zona advirtieron a EL UNIVERSAL de un posible colapso, pues la estructura quedó resentida.

Tras el sismo, se suspendió el servicio casi 40 días en las estaciones Nopalera, Zapotitlán, Tlaltenco y Tláhuac.

Sin embargo, los trabajos de reparación duraron tres meses y se realizaron inspecciones en columnas por parte de las empresas Carso, Colinas del Buen, T.S.O y Systra, informó el STC.

La inversión fue de 15 millones de pesos, indicó en su momento el entonces titular del organismo, Jorge Gaviño.

En marzo de 2014, el gobierno de Miguel Ángel Mancera decidió suspender el servicio en 12 estaciones, de Culhuacán a Tláhuac, porque las autoridades del Metro, cuyo titular era Joel Ortega, no garantizaban la seguridad de la circulación.

Ese tramo, donde este lunes colapsó la estructura cercana a la estación Olivos, permaneció cerrado año y medio. ●

ARCHIVO EL UNIVERSAL

Daños que tuvo la estructura de la Línea 12 tras el sismo de 2017.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

LA PRENSA

Página: 5 Sección: Fecha: 04 MAY 2021

Hubo avisos de daños en las columna desde septiembre de 2017

LUIS CARRILES

5

Las autoridades del STC Metro tienen reportes desde septiembre de 2017 de que las columnas de la obra civil en la estación Olivos de la línea 12, en la zona de Tláhuac, presentaban problemas relacionados con su integridad física.

De acuerdo con estos reportes, los pilares mostraban fuertes deterioros relacionados con desgastes por encima de los daños normales y estos problemas de mantenimiento rebasaban por mucho los trabajos de las cuadrillas.

Los oficios girados enviados a la dirección del metro no contaron con respuesta alguna a pesar de que en enero del 2018 fueron de nueva cuenta puestos en la mesa.

La Línea Dorada tuvo un costo de 26 mil millones de pesos y en su construcción intervinieron tres consorcios: el de la obra civil, que es la construcción del mismo, estuvo ICA y Grupo Carso; Alstom fue la encargada de la parte mecánico eléctrica del proyecto y CAF de los trenes que corren.

El proyecto originalmente se pactó en 17 mil 583 millones de pesos en una licitación hecha en 2008; la construcción inició hasta el 2009 y el plan es que el metro correría de Mixcoac hasta Tláhuac y se conectaría con las líneas 2, 3, 7 y 8, para servir de enlace con el oriente del Estado de México, básicamente Chalco.

Sin embargo, las adecuaciones del mismo más los trabajos desarrollados de manera adicional y los retrasos en los pagos a los consorcios participantes elevaron en un 47% el costo total del proyecto.

La Línea 12 inició su construcción en 2008 y fue hasta el 30 de octubre de 2012 cuando la puso en marcha el entonces jefe de gobierno Marcelo Ebrard; con el presidente Felipe Calderón que hicieron el recorrido inaugural de las 20 estaciones que la componen.

A pesar de la apertura, la línea fue cerrada en 12 estaciones por el gobierno de Miguel Mancera el 12 de marzo de 2014, las paradas que quedaron fuera de servicio fueron Tláhuac, Tlaltenco, Zapotitlán, Nopalera, Olivos, Tezonco, Periférico Oriente, Calle 11, Lomas Estrella, San Andrés Tomatlán, Culhuacán y Tlalilco.

Anoche, alrededor de las 22 30 horas colapsó la estructura que sostiene la vía férrea del tren elevado en las cercanías de la estación Olivos, que ya contaba con alertas críticas desde 2015.

Las fallas detectadas, y que provocaron el cierre de las estaciones porque ponían en riesgo a los usuarios, según informó el 11 de marzo del 2014, el entonces director de STC Metro, Joel Ortega, eran fisuras en los durmientes, el desgaste ondulatorio de los rieles y problemas en las curvas.

Las polémicas alrededor del consorcio constructor del proyecto y del gobierno de la Ciudad de México se mantuvo a lo largo de los primeros años de vida. Grupo Carso ICA y Alstom iniciaron un juicio por reclamaciones que sumaban, según ellos, 6 mil millones de pesos, sin embargo, la decisión de los tribunales es que de ese monto sólo podían justificar 4 mil millones por adeudos e intereses.

La decisión también implicó que las empresas pagaran penas convencionales por retrasos en detalle de obra, trabajos mal ejecutados o mal realizados, daños y perjuicios.

Otro tema polémico en la Línea Dorada fue que el director del proyecto, Enrique Horcasitas, no presentó el costo final y total de la obra mientras duró el proyecto.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El Sol de México

Página: 21 Sección: Metrópoli Fecha: 04 MAY 2021

Advirtieron riesgos en la línea más cara de la Ciudad de México

LUIS CARRILES

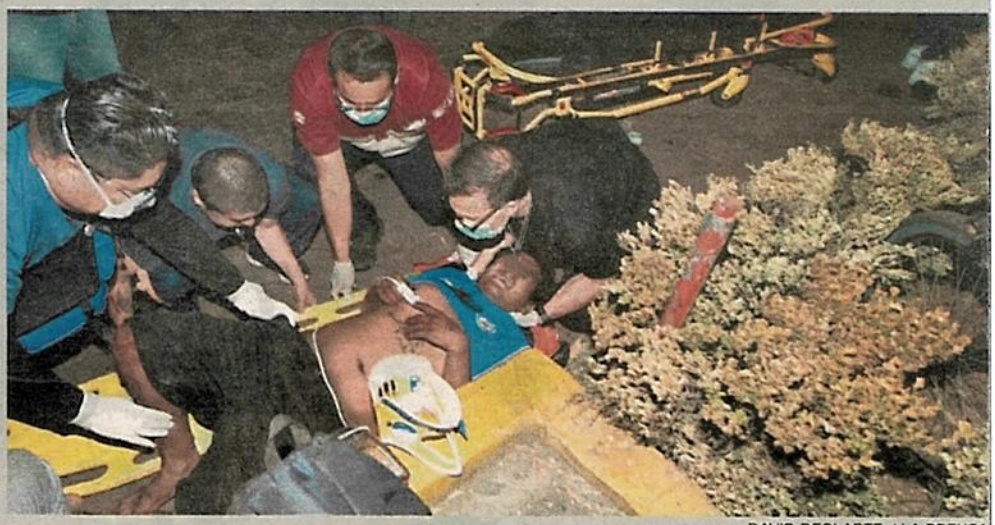
Las autoridades del STC Metro tienen reportes desde septiembre de 2017 de que las columnas de la obra civil en la estación Olivos de la línea 12, en la zona de Tláhuac, presentaban problemas relacionados con su integridad física.

De acuerdo con estos reportes, los pilares mostraban fuertes deterioros relacionados con desgastes por encima de los daños normales y estos problemas de mantenimiento rebasaban por mucho los trabajos de las cuadrillas.

Los oficios girados enviados a la dirección del Metro no contaron con respuesta alguna a pesar de que en enero del 2018 fueron de nueva cuenta puestos en la mesa.

La Línea Dorada tuvo un costo de 26 mil millones de pesos y en su construcción intervinieron tres consorcios: el de la obra civil, que es la construcción del mismo, estuvo ICA y Grupo Carso; Alstom fue la encargada de la parte mecánico eléctrica del proyecto y CAF de los trenes que corren.

El proyecto originalmente se pactó en 17 mil 583 millones de pesos en una licitación hecha en 2008; la construcción inició hasta el 2009 y el plan es que el metro correría de Mixcoac hasta Tláhuac y se conectaría con las líneas 2, 3, 7 y 8, para servir de enlace con el oriente del Estado de México, básicamente Chalco.



DAVID DEOLARTE / LA PRENSA

Lograron rescatar a todos los usuarios atrapados

Sin embargo, las adecuaciones del mismo más los trabajos desarrollados de manera adicional y los retrasos en los pagos a los consorcios participantes elevaron en 47 por ciento el costo total del proyecto.

La Línea 12 inició su construcción en 2008 y fue hasta el 30 de octubre de 2012 cuando la puso en marcha el entonces jefe de Gobierno Marcelo Ebrard; con el presidente Felipe Calderón que hicieron el recorrido inaugural de las 20 estaciones que la componen.

A pesar de la apertura, la línea fue cerrada en 12 estaciones por el gobierno de Miguel Mancera el 12 de marzo de 2014.

Anoche, alrededor de las 22:30 horas, colapsó la estructura que sostiene la vía férrea del tren elevado en las cercanías de la estación Olivos, que ya contaba con alertas críticas desde 2015. Las fallas detectadas, y que provocaron el cierre de las estaciones porque ponían en riesgo a los usuarios, según informó en 2014, el entonces director de STC Metro, Joel Ortega, eran fisuras en los durmientes, el desgaste ondulatorio de los rieles y problemas en las curvas.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL GRÁFICO

Página: 9 Sección: Fecha: 04 MAY 2021

Alertaron vecinos de riesgos

Dos días después del sismo del 19 de septiembre de 2017, vecinos de las colonias Las Arboledas y Los Olivos, alcaldía Tláhuac, alertaron que el tramo elevado de la Línea 12 del Metro presentaba riesgo de colapso.

De acuerdo con testigos emitidos a esta casa editorial la estructura que soportaba la estación Olivos en su intersección con la estación Nopalera, presentaba grietas considerables además de que cayeron algunos pedazos de la construcción sobre la avenida Tláhuac.

"Ya está todo cuarteado, después del terremoto tuvimos afectaciones y también ya estaban pasando camiones de volteo, que pesan toneladas y por eso decidimos cerrar". Derivado a los trabajos realizados tras el terremoto, el STC informó que detectó una falla estructural en una columna ubicada en el tramo Nopalera-Olivos lo que debilitó el funcionamiento integral en el soporte de peso y de elasticidad de la vía.

Y aunque procedió a cerrar seis estaciones para rehabilitar (Tezonco, Olivos Nopalera, Zapotitlán, Tlaltenco y Tláhuac), usuarios y colonos seguían con el temor de que alguna ballena o columna colapsara ya que no estaban seguros de que la reparación fuera a funcionar debido a las vibraciones que los convoyes provocaban a su paso. La noche de este 3 de mayo de 2021, su temor se hizo realidad. ***(Con información de Eduardo Hernández)***

EL DATO

RESPONSABLE

Enrique Horcasitas, encargado de la obra de la L12, fue inhabilitado por 20 años, por las fallas. La Corte le concedió un amparo y se ordenó revisar la sentencia.

Tras el sismo del 2017 se detectó una falla en una columna.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EXCELSIOR
www.excelsior.com.mx

Página: 1-40 Sección: A/COM Fecha: 04 MAY 2021

Historial de fallas

La Línea 12 del Metro es la más moderna del Sistema de Transporte Colectivo, pero también la que más tiempo ha permanecido cerrada por fallas.

El 12 de marzo de 2014 cerró 11 de sus 20 estaciones debido a la falta de compatibilidad entre rieles y ruedas, lo que comprometía la seguridad de los usuarios. Tras meses de mantenimiento y pruebas, reabrió a finales de 2015.

Tras los sismos de 2017 algunas columnas debieron reforzarse.

EL DATO

- Una trabe entre Olivos y Nopalera tuvo daños tras los sismos de 2017, por lo que se reparó.
- Vecinos reportaron en 2020 una afectación en una trabe distinta.

HISTORIA DE FALLAS

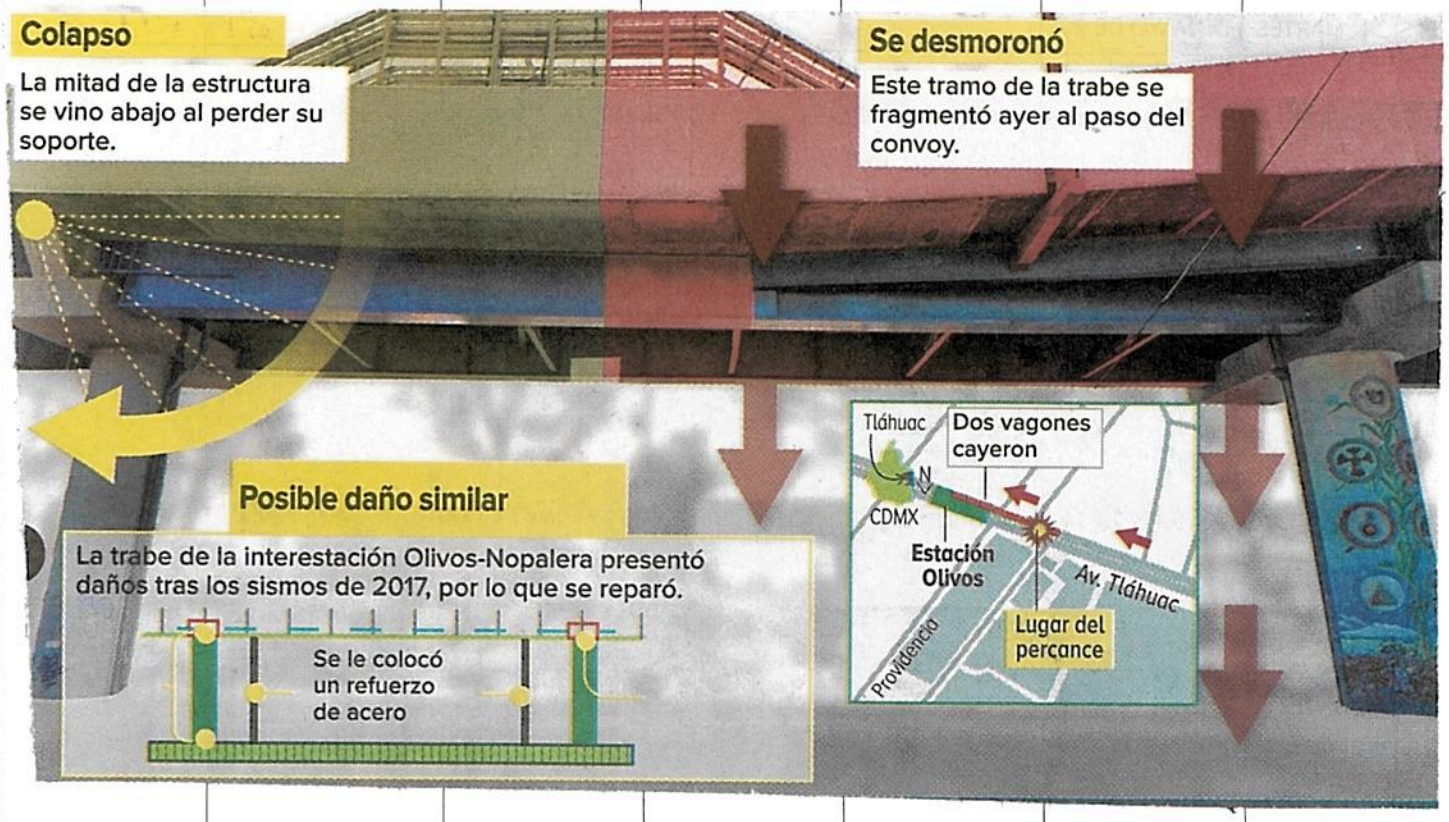
El 30 de octubre de 2012 se inauguró la L12, la más moderna de la red del Metro, pero el 12 de marzo de 2014 cerró 11 de sus 20 estaciones, entre Tláhuac y Atlalilco, debido a fallas, principalmente la falta de compatibilidad entre rieles y ruedas.

- Después, en los sismos del 7 y el 19 de septiembre de 2017, se presentaron afectaciones en las instalaciones fijas, reportó el propio STC
- Algunos de los daños más graves se reportaron en columnas, las cuales debieron reforzarse con acero y concreto
- Otro de los riesgos reportados fue en una trabe entre las estaciones Nopalera y Olivos, por lo cual se reforzó con diagonales de acero
- El 10 enero de 2018, el entonces director del STC, Jorge Gaviño, entregó el reforzamiento de la línea en el tramo Olivos-Nopalera y en la interestación Nopalera-Zapotitlán
- Habitantes de la zona reportaron en octubre de 2020 un daño similar en la trabe que ayer se desmoronó

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

(2)

Página: 1-40 Sección: A/com Fecha: 04 MAY 2021



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Jornada

Página: 27 Sección: cap Fecha: 4 MAY 2021

Ruta polémica desde su origen

27cap

Inaugurada el 30 de octubre de 2012 por el entonces jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, a un mes de terminar su gestión, la línea 12 del Metro, que va de Tláhuac a Mixcoac, se ha visto envuelta en polémicas por su construcción, al grado que la administración de Miguel Ángel Mancera determinó cerrar el tramo de Tláhuac a Culhuacán casi dos años para realizar trabajos de mantenimiento mayor.

El 12 de marzo de 2104, el director del Sistema de Transporte Colectivo, Joel Ortega Cuevas, anunció la suspensión del servicio en 11 de las 20 estaciones de la llamada línea dorada, debido a "fallas estructurales de origen".

Por este motivo, la Contraloría General y la Consejería Jurídica iniciaron investigaciones para deslindar responsabilidades de servidores públicos y las empresas participantes en la construcción: ICA, Carso y Alstom.

Los trabajos realizados consistían en acciones correctivas en vías, aparatos de vía, rieles, ruedas y curvas, según un estudio elaborado por Michel Lannoye, miembro de la Sociedad de Transportes Intercomunales de Bruselas y experto en instalaciones fijas.

Los trabajos para rehabilitar el viaducto elevado de la línea 12 del Metro tuvieron un costo de 900 millones de pesos, y precisamente en el tramo donde ocurrió el accidente de ayer, entre las estaciones Olivos y Tezonco, se realizaron labores de cambio de balasto, durmientes, fijaciones y rieles.

El 28 de octubre de 2015 fueron reabiertas cinco de las 11 estaciones cerradas y 31 días después el resto, en un acto en el que Mancera afirmó que la seguridad de los usuarios de la línea 12 estaba plenamente garantizada, con base en la certificación que otorgaron las empresas Systra y TÜV Rheinland.

Alejandro Cruz Flores

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

MILENIO

Página: 8 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Mancera, atento a los peritajes.

Ebrard reitera disposición a colaborar con autoridades

El secretario de Relaciones Exteriores, Marcelo Ebrard, dijo que el accidente en la Línea 12 del Metro de Ciudad de México "es una terrible tragedia" y reiteró su disposición con las autoridades para contribuir en las indagatorias. Vía Twitter aseguró que deben investigarse las causas del accidente y deslindarse responsabilidades, luego de que fungió como jefe de Gobierno durante la construcción de esta línea, que corre de Mixcoac a Tláhuac. "Lo ocurrido en el Metro es una terrible tragedia. Mi solidaridad a las víctimas y sus familias. Por supuesto deben investigarse causas y deslindarse responsabilidades. Me reitero a la entera disposición de las autoridades para contribuir en todo lo que sea necesario", tuiteó. Por su parte el ex jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera dijo que estará atento a los peritajes. En redes sociales el coordinador del PRD en el Senado, escribió: "Mi pésame y solidaridad con las familias de las personas que perdieron la vida y de las lesionadas en la #Línea12. Estaré atento a los peritajes".

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

La Razón

Página: 3 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Pide oposición indagatoria; Ebrard ofrece colaborar

Redacción • La Razón

3

LAS DIRIGENCIAS nacionales del PAN, PRI y PRD exigieron una exhaustiva investigación "hasta donde tope" para conocer las causas del incidente ocurrido la noche de ayer en el Metro y si hay responsables sean castigados.

En Twitter, Marko Cortés, líder blanquiazul, escribió: "Estoy consternado por el desplome de los vagones de la línea 12 del MetroCDMX. Mis oraciones por las víctimas y sus familiares".

En el mismo sentido, el líder priista Alejandro Moreno, escribió: "Espero de corazón que no existan víctimas mortales de estos ya recurrentes sucesos. Mi solidaridad con las familias de los lesionados".

De manera institucional, el PRI exigió "que se investigue y castigue a todos los responsables del terrible accidente suscitado esta noche en la estación Olivos del #MetroCDMX, tope hasta donde tope".

Mientras que el dirigente perredista Jesús Zambrano consideró que el siniestro es resultado "de la falta de mantenimiento e irresponsabilidad de distintas autoridades", por lo que demandó una investigación independiente y exhaustiva.

Por su parte, el secretario de Relaciones Exteriores, Marcelo Ebrard adelantó que se encuentra a la entera disposición de las autoridades para contribuir en lo necesario en la investigación del accidente.

"Lo ocurrido hoy en el Metro es una terrible tragedia. Mi solidaridad a las víctimas y sus familias. Por supuesto deben investigarse causas y deslindarse responsabilidades. Me reitero a la entera disposición de las autoridades para contribuir en todo lo que sea necesario", escribió en sus redes.

Por su parte, la secretaria de Gobernación, Olga Sánchez Cordero se sumó a la exigencia en las investigaciones. "Solidaridad y fraternidad con las familias afectadas ante la tragedia de esta noche en el Metro y nuestro apoyo al gobierno de la Ciudad de México", señaló.

8
Años y seis meses han pasado desde que la Línea se inauguró

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL GRÁFICO

Página: 9 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Ebrard, en la mira, por mala construcción

YARA SILVA

9

La "línea dorada" se le llamaba a la Línea 12 del Metro construida por el entonces jefe de gobierno, Marcelo Ebrard. Tras cuatro años de construcción y con un costo de 26 mil millones de pesos, se inauguró la obra con deficiencias e irregularidades que llevaron al exilio a Marcelo Ebrard.

Y es que después de una anticipada inauguración, la principal obra de su gobierno comenzó a presentar fisuras y desgastes en los rieles.

Aunque la inversión fue 47% mayor a la estimada en un principio, hubo omisiones en la obra que llevaron a cerrar por más de seis meses para reparar los daños.

Entre las irregularidades, se encontró que no había compatibilidad entre el riel y las ruedas, lo que originaba desgaste acelerado e inestabilidad de los trenes.

El peso del tren y los rieles de menor tamaño causaban que los trenes se deterioraran. Había también fallas en la construcción de las cuevas, pues el espacio no era el suficiente.

Así, la vía construida por empresas de Carlos Slim fue investigada por actos de corrupción en su construcción.

En mayo de 2015, Marcelo Ebrard salió en exilio hacia Francia. Aunque dijo que regresaría, lo hizo dos años después, cuando fue visto en un acto público del presidente Andrés Manuel López Obrador y seguro de que no había procesos en su contra.

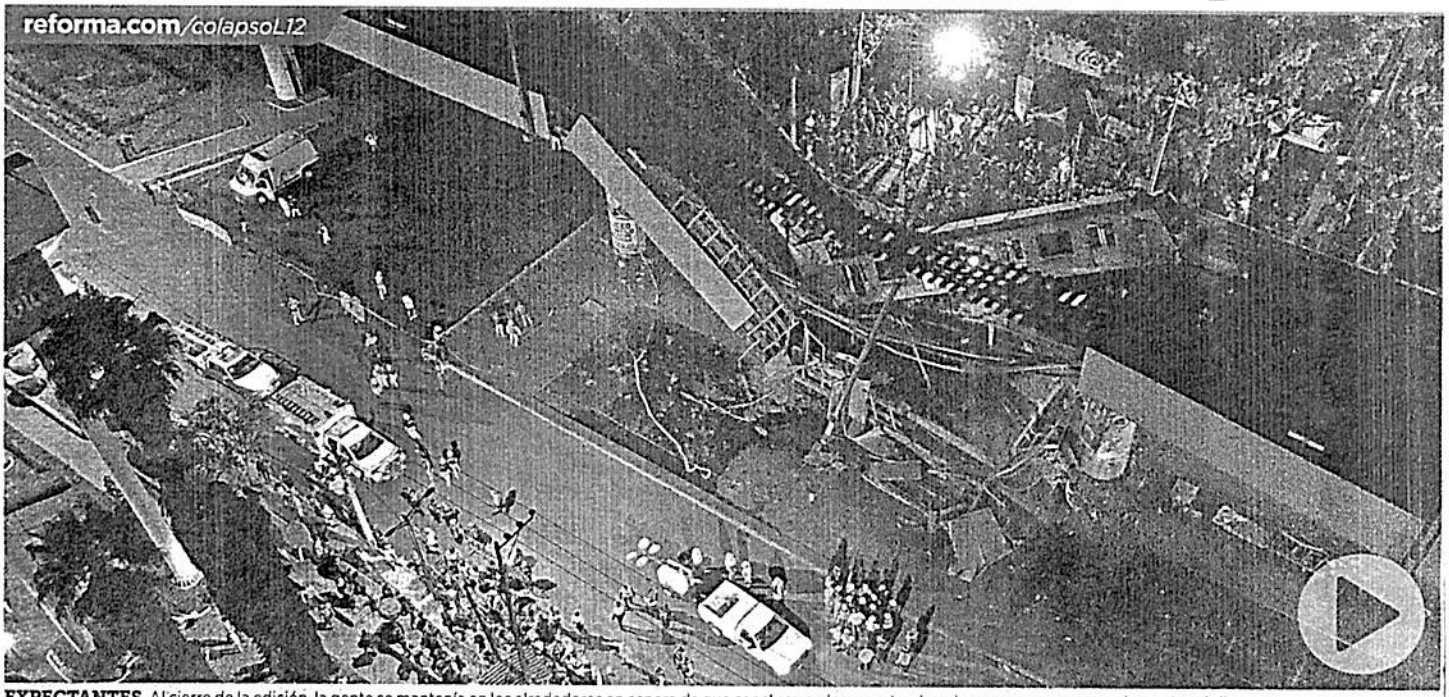
Ebrard, en el exilio, en Francia.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 1 Sección: cd 1 -> Fecha: 04 MAY 2021

'Ya venía mi hijo'



EXPECTANTES. Al cierre de la edición, la gente se mantenía en los alrededores en espera de que concluyeran los rescates. Los dos vagones cayeron sobre automóviles.

Acuden vecinos a encontrar a familiares que venían en traslado al momento del siniestro en la Línea 12

TESTIMONIO

VIRIDIANA MARTÍNEZ
Y YARA MORALES

Tras el desplome de una trabe de la Línea 12 del Metro, entre las estaciones Olivos y Tezonco, Marisol Tapia salió a buscar a su hijo, quien minutos antes le avisó que estaba por llegar a casa, en la Colonia Zapotitla.

"Estoy buscando a mi hijo... Tiene 13 años. Hable 5 minutos antes con él... Me dijo que ya venía, que estaba en Periférico.

"No lo encuentro por ningún lado, en ninguna ambulancia. Venía en el

Marisol Tapia habló con su hijo de 13 años 5 minutos antes del colapso. Desesperada, llegó al lugar en busca de información.

Metro y no lo encuentro", reclamó entre llanto.

Brandon Giovanni Hernández Tapia venía con un grupo de amigos del Centro, pero tras el accidente perdió toda comunicación con su madre, quien se dedicó a buscarlo entre las ambulancias y los servicios de emergencia.

"Ya pregunté a toda ambulancia que encontré y no está mi hijo", lamentó Marisol, quien para las 23:40 horas ya llevaba más de 40 minutos tratando de localizar a Brandon Giovanni.

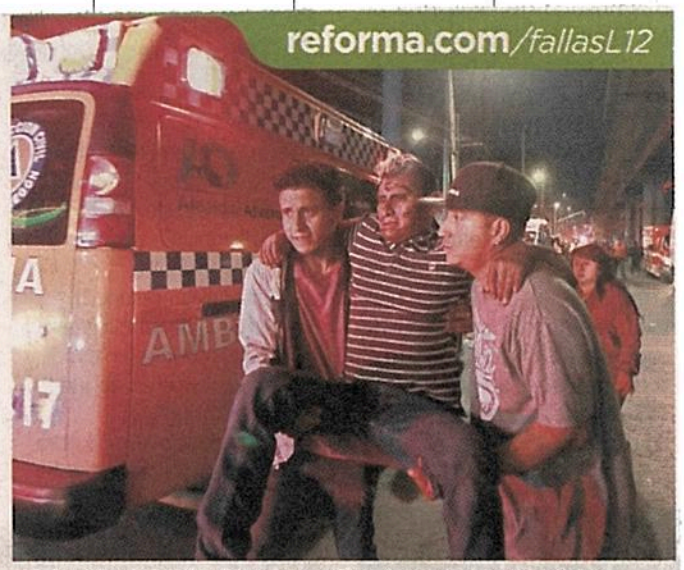
Como ella, familiares de personas que viajaban en el Metro acusaron desdén de las autoridades, pues no les informaron a tiempo el nombre de fallecidos o heridos.

Antonio coincidió en que no hubo información, ni un trato digno a las familias de personas que viajaban en el Metro en esa línea y a esa hora.

"No nos saben decir nada y mi hermano no contesta", lamentó, mientras otras de sus hermanas lloraba.

Vecinos, policías, bomberos y elementos de la Guardia Nacional ayudaron con rescate de sobrevivientes, quienes al salir manifestaron confusión, dolores físicos y dificultades para caminar.

"Todos empezaron a gritar y de repente caímos al vacío", expresó entre lágrimas Itzel Yolitzin García Aguilar, quien venía en el Metro cuando colapsó una de las ballenas que lo sostienen en la Línea 12.



Además de los heridos leves (foto), por lo menos siete personas se encontraban hospitalizadas con lesiones graves.

Ella quedó colgando en uno de los vagones y estuvo a punto caer, pero logró bajar y de repente los cuerpos de las personas estaban tirados por todos lados, narró.

"Fue algo horrible, no es posible que haya tenido que pasar esto para que se den cuenta que el Metro no está bien, muchos ya no regresaron a sus casas, no es justo", expresó Itzel, quien sufrió una lesión en el brazo.

A la par de los rescates, elementos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana y de la Guardia Nacional formaron una barricada y, de forma preliminar, comenzaron a tomar datos de familias en busca de personas.

"Atrás, atrás", ordenaban policías a familiares de personas que aseguran venían en el Metro cuando colapsó una de las ballenas.

A unos pasos del siniestro, el Gobierno de la CDMX determinó la instalación de un centro de mando para concentrar la información y brindar atención sobre fallecidos, heridos y traslados a hospitales, como Xoco, Balbuena, La Villa, Tláhuac y Belisario Domínguez, entre otros.

Cerca de las 1:20 horas, se informó el saldo de 20 muertos y 49 hospitalizados, 7 de ellos de gravedad.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

(3)

Página: 1 Sección: cd Fecha: 04 MAY 2021

Dorada... con poco lustre

La Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro no ha sido la obra estrella que se esperaba.

- Todos querían salir en la foto de la inauguración de la Línea 12; el Presidente Felipe Calderón y el Jefe de Gobierno Marcelo Ebrard presumían la obra del sexenio.
- En el recorrido inaugural, en octubre de 2012, estuvieron los empresarios Carlos Slim y Bernardo Quintana, el Jefe de Gobierno electo, Miguel Ángel Mancera, y el Embajador de Estados Unidos, Anthony Wayne, entre otros.
- Sin embargo, la obra que tuvo un costo de 24 mil millones de pesos, pronto sacó a relucir los vicios ocultos. Errores de diseño y estructurales han mermado su desempeño.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 2 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

LLEGA L-5 A XOCHIMILCO

AMALLELY MORALES

Las 52 estaciones de la Línea 5 del Metrobús empezaron a operar, tras varios retrasos y tropezones.

Ayer abrieron las últimas siete estaciones que faltaban.

La línea suma 28.5 km, apenas 1.5 km menos que la Línea 1, que es la más larga.

Va de Río de los Remedios, en Gustavo A. Madero, a Preparatoria 1, en Xochimilco.

Diego Bonilla

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL UNIVERSAL
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO

Página: 19 Sección: MET Fecha: - 1 MAY 2021

Dudas reinan en inicio de operación de la ampliación de la L5

En la estación San Lázaro del Metrobús, usuarios se confunden o pagan doble

19-MET

HÉCTOR CRUZ
—metropoli@eluniversal.com.mx

Para Norma es intrascendente la última ampliación de la Línea 5 del Metrobús, que a partir de este lunes corre de Río de los Remedios a Preparatoria 1, lo mismo sea la segunda ruta más larga de este transporte que enlaza el Estado de México y la Ciudad.

Tampoco que inicie del municipio de Ecatepec y tenga como destino Xochimilco, así como que en su recorrido pase por las alcaldías Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, Iztacalco, Iztapalapa, Coyoacán, Tlalpan y, obvio, Xochimilco.

"No sé de estaciones o lo que sea. Lo que me importa es que ahora me ahorraron más de una hora para ir a ver a mi hermana. Vengo de la estación Deportivo Eduardo Molina y ya no tengo que bajarme en San Lázaro para abordar el Metro e irme a Taxqueña, donde tomaba un microbús. Qué chingón. Es lo que puedo decir", comenta la joven mujer.

Sin embargo, en los pasajeros reina el desconcierto, sobre todo en la estación San Lázaro, donde se unen las Líneas 4 y 5, aunque existe otra plataforma, donde algunos despistados se forman para ingresar, sin que los policías les informen que no es para abordar.

Luego, algunos pagan su pasaje en la Línea 4, cuando lo que quieren es ir a Xochimilco. Ya en el andén preguntan a los vigilantes y es como se enteran que su destino está en la plataforma de en medio; es decir, tuvieron que pagar dos veces.

Ya dentro de la unidad que los conducirá hasta la estación Preparatoria 1, como lo anunció anticipadamente el gobierno capitalino, poco a poco toman asiento, pues relativamente son contados los pasajeros que van hasta las siete estaciones que este lunes fueron inauguradas: Vista Hermosa, Calzada del Hueso, Cañaverales, Muyuguarda, Circuito Cuemanco, DIF Xochimilco y Preparatoria 1.

OMAR CEJA CHAVARRÍA
Supervisor de Reglamentación del Metrobús.

> "Por ahora hay pocos pasajeros, porque es el primer día y muchos ignoran que el recorrido ya no termina aquí en la estación Las Bombas"

Con ello, son 52 estaciones que integran esta Línea 5, la segunda más larga, que en operación normal estiman transportará a alrededor de 210 mil pasajeros diarios a lo largo de 28.5 kilómetros.

"Por ahora hay pocos pasajeros, porque es el primer día y muchos ignoran que el recorrido ya no termina aquí en la estación Las Bombas, sino que ya existen otras siete hasta llegar a la Preparatoria 1. Mira, unos al enterarse que pueden continuar su viaje, regresan a la unidad", comenta Omar Ceja Chavarría, supervisor de Reglamentación del Metrobús.

Cabe recordar que esta Línea 5 inició servicio el 5 de noviembre de 2013, de Río de los Remedios a San Lázaro, con 10 kilómetros de recorrido y 18 estaciones.

Siete años después, el 7 de septiembre pasado, entró en operación la ampliación de San Lázaro a Las Bombas, con 14.5 kilómetros adicionales y 27 estaciones.

Este lunes, sin fiestas o evento oficial, desde las 4:30 horas comenzaron a circular los 76 autobuses articulados, con capacidad para 160 pasajeros, "pero no todos cubren la ruta, pues para evitar aglomeraciones, el recorrido total lo cubren unas unidades; otras, del Río de los Remedios a San Lázaro, y unos más, de San Lázaro a Las Bombas", comenta Omar.

Además, el Metrobús informó que para la construcción de esta Línea 5, el gobierno capitalino invirtió alrededor de 2 mil 154 millones de pesos, pero lo importante es que antes de la pandemia movilizaban a cerca de 95 mil pasajeros por día.

Luego, en septiembre pasado, con la segunda etapa —de San Lázaro a Las Bombas—, se atendían a cerca de 120 mil pasajeros por día, pero ahora se estima que serán 130 mil pasajeros. ●

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Página: 14-1 Sección: MEX Fecha: 4 MAY 2021

Son 52 estaciones que integran la L5, la segunda más larga, que en operación normal estiman transportará a 210 mil pasajeros diarios.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL GRÁFICO

Página: 6 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

DERIVAE FREGOSO, EL GRÁFICO

USUARIOS, DESPREVENIDOS

Estiran L5 del Metrobús

HÉCTOR CRUZ 6

Para Norma es intrascendente la última ampliación de la Línea 5 del Metrobús que, desde el lunes, corre de Río de los Remedios a Preparatoria 1.

Tampoco que inicie desde Ecatepec y tenga como destino Xochimilco y que pase por la GAM, V. Carranza, Iztacalco, Iztapalapa, Coyoacán, Tlalpan y, obvio, Xochimilco.

"No sé de estaciones. Lo que me importa es que ahora me ahorraron más de una hora para ir a ver a mi hermana. Vengo de la estación Deportivo Eduardo Molina y ya no tengo que bajarme en San Lázaro, para ir a Taxqueña y tomar microbús. Qué chingón", comenta la joven mujer.

DESCONCIERTO. Sin embargo, entre los pasajeros reina el desconcierto, sobre todo en la estación San Lázaro, donde convergen Líneas 4 y 5; aunque existe otra plataforma, donde algunos despistados se forman para ingresar, sin que los policías les informen que no es para abordar.

Luego, algunos pagan su pasaje en la Línea 4, cuando lo que quieren es ir a Xochimilco. Por lo que ya en el andén, es como se enteran que su destino está en la plataforma de en medio y pagaron dos veces.

Ya dentro de la unidad que va a la estación Preparatoria 1, poco a poco toman asiento, pues aún son contados los pasajeros que van hasta las siete estaciones inauguradas: Vista Hermosa, Calzada del Hueso, Cañaverales, Muyuguarda, Circuito Cuemanco, DIF Xochimilco y Preparatoria 1.

Con ello, son 52 estaciones que integran la Línea 5 y que estiman beneficie a 210 mil pasajeros diarios.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 2 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Piden diseñar ciudad priorizando a infantes

AMALLELY MORALES 2d

La Ciudad se ha vuelto hostil para los niñas y niños, por lo que es necesario rediseñar las calles priorizando la seguridad vial de los infantes, de acuerdo con un manual elaborado por la Guía Peatonal.

La guía "1,2,3 por la Infancia", elaborada por expertos en movilidad urbana, explica por qué los niños son más vulnerables a sufrir un siniestro vial.

"No suelen diferenciar la velocidad, dirección y proximidad de los vehículos en movimiento, ya que carecen de experiencia. Es decir, no han acumulado suficientes vivencias como para poder hacer una evaluación objetiva, por lo que suelen desestimar los riesgos viales", explica la guía.

Ante esto, se debe rediseñar la planeación urbana con base en cinco pilares recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS): gestor de la seguridad vial, infraestructura, vehículos seguros, usuarios y atención después de los accidentes.

"Imaginemos al conjunto de pilares como un sistema de engranaje donde cada pilar es un engrane en este sistema llamado seguridad vial. La finalidad de estos engranes es minimizar riesgos viales y salvaguardar la integridad de todos los usuarios de la vía", ilustra el documento.

Añade que todos los habitantes tienen derecho a la Ciudad, como lo reconoce la Constitución de la CDMX, sin embargo, los niños y niñas capitalinas no gozan de este derecho, pues corren peligro en los asentamientos urbanos.

El documento agrega que rediseñar las calles pensando en las necesidades de los infantes, es brindarles el espacio que se les ha negado, junto con otras garantías como el derecho al juego.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 2 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Ubican a la CDMX como una ciudad congestionada

Pierden en el tráfico 650 millones de horas

Recomienda el BID a los gobiernos crear políticas que se basen en 5 ejes

AMALLELY MORALES

Durante 2019, los capitalinos perdieron 650 millones de horas atorados en la congestión vehicular, de acuerdo con un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

"La demora costó un monto equivalente al 0.5 por ciento del PIB en Ciudad de México", explica el estudio que midió los costos económicos y sociales del tráfico de 10 ciudades latinoamericanas, entre ellas la capital mexicana.

Si se redujera el tráfico, tan sólo un 10 por ciento, los incidentes viales en la CDMX bajarían 5 por ciento, agrega la investigación.

Tomando en cuenta sólo a los usuarios de vehículos privados, cada capitalino perdió 66 horas durante todo el año.

"En 2019, la Ciudad de México fue la segunda urbe con el mayor nivel de congestión. Junto con Sao Paulo, son las únicas ciudades que superaron la barrera de los 500 millones de horas perdidas en congestión.

"La congestión agregada rebasó en casi 70 por ciento a Lima, la ciudad que le sigue en el ranking, marcando una gran brecha entre las dos mayores ciudades y el resto", explica el estudio.

Además, la Capital mexicana fue la tercera con las pérdidas económicas más altas debido a este problema.

"La congestión en Ciudad México se encuentra particularmente concentrada en el último trimestre: 190 millones de horas, equivalente al 30 por ciento del valor anual", refiere la investigación.

Durante octubre, mes con más congestión vehicular y mayores pérdidas en tiempo por el tráfico, se perdieron 70 millones de horas, lo que es casi el total de la pérdida durante todo el año de Montevideo, Uruguay.

Ante esto, el organismo pide a los gobiernos crear políticas en cinco ejes: la gestión del tráfico, restricción del uso del vehículo particular, promocionar el transporte público y compartido, así como la movilidad activa, integrar la movilidad al uso del suelo y una gestión de la logística urbana.

"Cuando la infraestructura urbana se diseña y construye pensando en el uso del vehículo particular, el resultado serán más vehículos, más congestionamiento, y mayores impactos negativos ambientales.

"Si en contraste, la infraestructura se diseña y construye pensando en movilizar personas y mercancías en lugar de vehículos, se promueve que los habitantes diversifiquen sus modos, específicamente los de movilidad activa y el transporte público, y con ello, se reduzca la congestión vial", afirma.

El BID también sugiere monitorear el tráfico en tiempo real, así como aplicar las normas y leyes de tránsito.

Diego Bonilla

En congestión vehicular, sólo Sao Paulo, en Brasil, supera a la CDMX. Cada capitalino perdió 66 horas en el tráfico en 2019.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 6 Sección: cd Fecha: 04 MAY 2021

Registra la Capital 12 fallecimientos en 4 meses

Encabeza la CDMX muertes de ciclistas

Alerta a expertos la cantidad de responsables que se dan a la fuga

AMALLELY MORALES

Con 12 fallecimientos, la CDMX es el segundo lugar a nivel nacional con más muertes de ciclistas atropellados, sólo por debajo de Guanajuato, de acuerdo con un conteo de la sociedad civil.

En el recuento denominado "Ni Una Muerte Vial" se publicaron los datos actualizados para el primer cuatrimestre del año, que arrojó un total de 49 usuarios vulnerables fallecidos.

La mayoría son peatones, sin embargo, en este rubro la Capital tuvo uno de los índices más bajos del País, para los meses de enero a abril.

"El número en cuanto a peatones es relativamente bajo, pero de ciclistas sí es muy alto y contrasta con el resto de los estados, todavía hay que esperar el resto de los meses, pero de entrada ya rebasamos el 2020", lamentó el experto en movilidad, Xavier Treviño, quien coordina el conteo con su organización Céntrico.

De acuerdo con Treviño, es cierto que hay más ciclistas en las calles capitalinas en el marco de la pandemia, sin embargo, esto no justifica el incremento de muertes, además de otro dato alarmante para la Ciudad: la mayoría de culpables se dan a la fuga o al menos lo intentan.

"Me parece que la cifra de fuga es muy alta porque casi la mitad se fuga, y una gran parte intenta fugarse en un entorno en el que probablemente haya cámaras, hay una idea de impunidad entre los responsables del atropellamiento, sólo uno de cada cuatro se queda en el lugar del siniestro.

"El Gobierno necesita entrar de lleno al tema de la impunidad y la percepción de impunidad entre las víctimas y los responsables, debe fortalecer la idea de que hay una ley, y la aplicación en términos de justicia es efectiva", aseguró Treviño.

El especialista dijo que otro factor a considerar, arrojado por el conteo, es la cantidad de fallecimientos de usuarios vulnerables que ocurren en vías primarias, por lo que se necesita una gestión más rigurosa de la velocidad máxima permitida.

Aunado a esto, activistas que participan cada semana en las rodadas conocidas como viernes de furia, empezaron su propio conteo de hechos viales al que denominaron "Bitácora de Guerra".

Las primeras cifras, del fin de semana pasado, reportan 183 hechos viales, con 24 víctimas fatales. Seis peatones, un ciclista, 12 motociclistas y seis automovilistas, de viernes a domingo.

"Es un recuento de hechos viales en esta Ciudad, porque a veces lo más difícil es regresar a casa", aseguró el colectivo Ni Un Repartidor Menos.

Dentro de las causas principales, registradas por los activistas, están el exceso de velocidad, conducir bajo los influjos del alcohol y fallas en la infraestructura.

En aumento

Muertes de ciclistas de enero a abril.

12
Atropellamientos.

4
Mese de conteo.

ATROPELLAMIENTOS POR ALCALDÍAS

- Azcapotzalco: 4
- Iztapalapa: 3
- Cuauhtémoc: 2
- Gustavo A Madero: 2
- Benito Juárez: 1

EDADES

- De 20 a 40 años: 5
- 55 años: 1
- 82 años: 1
- Menores de 15 años: 2
- Sin especificar: 3

Fuente: Conteo Ni Una Muerte Vial

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

metro

Página: 9 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Cerca de 23 personas por hora se sostienen de los tubos del tren.

ANDAN MÁS DE 9 BILLONES DE BACTERIAS AL DÍA EN EL METRO

UN CALDO DE BICHOS

Destaca estudio mil 58 diferentes organismos en la red de transporte

9

AMALLELY MORALES

CDMX.- La alta afluencia y el entorno de las estaciones contribuyen a que los usuarios del Metro emitan, cada día, más de 9 billones de microbios, de acuerdo con un estudio publicado en la revista Nature.

Y aunque se trata de una gran cantidad, no todos los microorganismos encontrados son nocivos para la salud, asegura el artículo titulado 'Microbiomas de las estaciones y superficies de los trenes del Metro de la Ciudad de México'.

Los científicos tomaron muestras de toda la red y encontraron la presencia de mil 58 tipos de organismos, con mayor prevalencia de 420, algunos propios del Metro y otros más que se emiten por los usuarios y se propagan con facilidad.

Los más comunes fueron bacterias como Cultibaterium, microbios naturales de la piel; Corynebacterium, altamente infecciosas; Streptococcus y Staphylococcus, que produce infecciones dérmicas.

"La alta frecuencia con la que usuarios interactúan con la superficie promueve el rápido intercambio de microbios, reduciendo su posibilidad de establecerse y crecer", asegura la investigación.

El artículo explica que la gran variedad de microbios encontrados en las estaciones, que fue mayor a la hallada en los trenes, se puede deber a diversos factores, como que los torniquetes están expuestos al exterior y el número de personas que entran en contacto con las barras.

"La cifra es de 122 personas por hora para las barras y 23 personas por hora para los tubos de los trenes.

"Las fuentes de las que provinieron las bacterias del Metro fueron de la piel, el polvo, la saliva y vaginales, sin ninguna contribución de heces fecales", detalla la investigación.

> "Múltiples factores afectan la composición de la microbioma del Metro, como el número de usuarios, condiciones ambientales y climáticas, arquitectura y hasta horas pico".
>
> **investigación**

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: 2 Sección: Fecha: - 4 MAY 2021

Ángel Delgado

Previenen goteras

BENITO JUÁREZ. Previo a la temporada de lluvias, se realizan trabajos de impermeabilización en la estación Portales de la Línea 2 del Metro.