

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Gabriel Jiménez

La adecuación sacrifica la línea de deseo del peatón, ya que lo obliga desviarse.

Afecta a peatón integración de MB L-3

AMALLELY MORALES

En la integración del Metrobús Línea 3, en la ruta que va de Etiopía a Tepalcates, faltan semáforos para proteger al peatón.

Víctor Alvarado, gerente de Movilidad del Poder del Consumidor, aseguró a REFORMA que la integración funciona como se prometió, sin embargo, criticó que hacen falta dos semáforos para transeúntes a la altura de Xola y Cuauhtémoc.

“El transeúnte que salga de la terminal 3 (que va a Tenayuca) no está obligado a fijarse en los semáforos para coches. Entonces aún faltan dos semáforos para que ellos sepan cuando venga el Metrobús y que no pueden pasar”, aseguró Alvarado.

El experto enfatizó que la adecuación era necesaria para solucionar la alta demanda que tiene la ruta que va hacia Tepalcates.

Ahora en la estación de la Línea 3, los usuarios que van hacia Tepalcate desde Etiopía hacen ascenso y descenso, debido a que en esa terminal sobraba la mitad del espacio, de acuerdo con datos del Metrobús.

REFORMA constató que en la intersección de La Morena y Cuauhtémoc, tramo donde el articulado hace una vuelta en U, se pusieron los semáforos prometidos por la Secretaría de Movilidad (Semovi) y el Metrobús para proteger a todos los usuarios de la vía.

Sin embargo, aunque los semáforos están sincronizados, los conductores del articulado no respetan cuando marca el rojo y pasan entre los coches, a los que su semáforo marca verde.

A esa altura se realizó una adecuación del cruce peatonal para proteger al transeúnte que rompe su línea de deseo, explicó Alvarado.



Los transeúntes se salen de la vía que debería ser para ellos.



SUS COBROS VAN DE 200 A 32 MIL PESOS

Pese al cierre, coyotes aún merodean en los módulos de la Semovi

ELBA MÓNICA BRAVO

Hace 40 días el módulo de trámites y servicios La Virgen, ubicado en la colonia Carmen Serdán, en Coyoacán, cerró definitivamente para terminar con los actos de corrupción que realizaban los empleados y personas que ofrecían la intermediación al usuario con la promesa de agilizar la entrega de la revista vehicular para la operación de taxis; sin embargo, las prácticas de *coyotaje* persisten.

El sello con el logotipo del Gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Movilidad, y la leyenda "cierre definitivo" con letras rojas colocada en el zagán del extinto módulo, no es impedimento para que los *coyotes* se acerquen a las personas que con total desconocimiento acuden al lugar para ob-

tener documentos como licencias tipo B, revista vehicular e incluso placas para taxi.

Lo mismo hombres que mujeres ofrecen "a buen precio" -32 mil pesos- placas para taxi anteriores, es decir, con una sola letra y cuatro dígitos, que ofrecen como "una buena oportunidad", porque por el momento el gobierno de la ciudad no tiene programada la entrega de nuevas concesiones que se sumen a las 140 mil existentes.

Además, por 200 pesos aseguran que realizan la intermediación para obtener la revista vehicular, pero niegan ser *coyotes* porque se dicen localizables todo el tiempo y no piden la factura original del vehículo al usuario para realizar el trámite, que incluso es digital si así lo prefiere el conductor.

En la banqueta donde operaba el módulo siguen instalados diversos

puestos de fotocopias y venta de miccas, pero al mismo tiempo ponen a disposición de los usuarios volantes con los nombres de "asesores" y sus teléfonos para apoyar en el trámite de la revista 2019.

Mientras en el módulo de San Andrés, en la colonia San Andrés Tepilco, Iztapalapa, ubicado a unos 20 minutos del ex módulo La Virgen, los funcionarios de la Semovi alertan a los usuarios para que no se dejen sorprender, porque difícilmente unas placas ofrecidas en 32 mil pesos pueden ser actualizadas, además de que los que las ofrecen usualmente no son los propietarios y posteriormente se dedican a cobrar de 5 a 10 mil pesos para que asista el titular a fin de terminar con el trámite de la cesión de derechos.

En el módulo de San Andrés se colocaron mantas en las que se aclara que los trámites son totalmente gratuitos y piden no dejarse sorprender.

A más de cinco años de que la cromática de los taxis es rosa con blanco, en las calles aún circulan vehículos pintados de dorado con rojo, como el que maneja desde 2014 Alan Bocanegra, quien es taxista desde hace nueve años, pero dice que actualizar el color del auto le cuesta más de 7 mil pesos, que no tiene, porque "las aplicaciones nos están poniendo en la torre desde hace un año".

Relata que hace poco terminó de pagar los 200 mil pesos que le costó el vehículo, al que le amarra una cuerda en la cajuela para que permanezca cerrada y que no ha podido sacar el golpe que tiene en la puerta lateral trasera derecha.

En tanto, en avenida Congreso de la Unión, el conductor de un taxi Nissan Tsuru se detuvo para poner-



Pese al cierre,

le agua, porque se calentó, pero no puede darle mantenimiento porque no es suyo y apenas obtiene los 300 pesos de la cuenta para el dueño.

Por su parte, el conductor de un vehículo Aveo 2016 que presta servicio mediante la aplicación de Uber, dijo que la empresa se queda con 30 por ciento del ingreso de los viajes que realiza, y él asume el pago de IVA e ISR y es sometido por el usuario a evaluación en la calidad de servicio.



▲ El 30 de agosto, el gobierno de la ciudad anunció el cierre definitivo del módulo de La Virgen, en Coyoacán, para terminar con los intermediarios en los trámites de vehículos tipo taxi. Ahora éstos son digitales e individuales. Foto Elba Mónica Bravo



Podría ser Eje Central un polo de regeneración de la CDMX

Avivará el Trolebici a Lázaro Cárdenas

Señalan especialistas que el proyecto es una ventana para la inversión en la zona

IVÁN SOSA

30/1

La creación del Trolebici en los 17 kilómetros de Lázaro Cárdenas promoverá el transporte limpio y hará de Eje Central uno de los corredores urbanos para revitalizar con espacios públicos e inversión inmobiliaria, expusieron los especialistas Bernardo Baranda y Andrés Sañudo.

“Tiene un gran potencial de desarrollo que viene de la realidad de que está muy bien ubicado. Tiene una densidad relativamente baja y puede aumentar dentro de los usos de suelo admitidos. Pero tendría que hacerse muy bien, con un proyecto homogéneo, con invitación a todos los sectores para hacerlo muy transparente con

los vecinos”, explicó Baranda, director del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP).

Sañudo, de la asociación Reurbano, planteó que Lázaro Cárdenas es una avenida importante que tiene todo para convertirse en un polo de regeneración de la Ciudad.

“Ya es un corredor para los usuarios de la bicicleta y del transporte público. Esa condición le puede dar un nuevo aprovechamiento para las necesidades de crecimiento de la Ciudad”, apuntó Sañudo.

Este tema y la necesidad de que la Capital recicle espacios dentro de Circuito Interior para reducir la dinámica de expansión urbana hacia afuera, en la periferia, en donde el transporte y los servicios urbanos son deficientes, serán abordados durante el foro Co-Responsabilidad para una Ciudad incluyente.

El encuentro de organizaciones civiles y empresa-

Andrés Sañudo, experto

“Ya es un corredor para los usuarios de la bicicleta y del transporte público. Esa condición le puede dar un nuevo aprovechamiento para las necesidades de crecimiento de la Ciudad”.

riales, auspiciado por la Fundación Kaluz y la asociación CoRe se llevará a cabo el próximo jueves 17 en el Museo Kaluz, aún en construcción, en Avenida Hidalgo 85, frente a la Alameda, en el Centro Histórico.

“Las mejores mentes del urbanismo, la movilidad y la participación social pueden hacer del Eje Central un corredor de vivienda asequible, cercana a fuentes de trabajo y a todos los medios de transporte”, subrayó Baranda.

Las colonias Doctores, Obrera, Asturias, San Simón, Portales o Buenos Aires, en donde ya hay construcción de nuevas unidades de vivienda vertical tienen una

oportunidad de renovarse, añadió Sañudo.

“En Santa María la Redonda, entre Paseo de la Reforma y el Eje Central Lázaro Cárdenas, la recuperación del espacio público, con ampliación de banquetas y una ciclo vía sobre Avenida Hidalgo, abre nuevas oportunidades de transformar la zona, con los vecinos”, apuntó Sañudo.

Durante el foro habrá una sesión sobre mediación de conflictos, para abordar cómo puede mejorarse la relación entre colonos y desarrolladores, en el proceso de renovación de la Ciudad, así como sobre los nuevos corredores inmobiliarios propuestos por la autoridad.



'TIENE UN GRAN POTENCIAL'

Le pondrá vida a Eje Central

Opinan expertos que Trolebici hará de esta vialidad un corredor revitalizado

IVAN SOSA

La creación del Trolebici en los 17 kilómetros de Lázaro Cárdenas promoverá el transporte limpio y hará del Eje Central uno de los corredores urbanos por revitalizar con espacios públicos e inversión inmobiliaria, expusieron los especialistas Bernardo Baranda y Andrés Sañudo.

"Tiene un gran potencial de desarrollo que viene de la realidad de que está muy bien ubicado, tiene una densidad relativamente baja y puede aumentar dentro de los usos de suelo admitidos, pero tendría que hacerse muy bien, con un proyecto homogéneo, con invitación a todos los sectores para hacerlo muy transparente con los vecinos", planteó el director del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), Ber-

nardo Baranda.

Sañudo, de la asociación Reurbano, planteó que Lázaro Cárdenas es una avenida que tiene todo para convertirse en un polo de regeneración de la ciudad.

"Ya es un corredor para los usuarios de la bicicleta y del transporte público, esa condición le puede dar un nuevo aprovechamiento para las necesidades de crecimiento de la ciudad", dijo.

Este tema y la necesidad de que la ciudad recicle espacios al interior de Circuito Interior, para reducir la dinámica de expansión urbana hacia afuera, en la periferia, en donde el transporte y los servicios urbanos son deficientes, serán abordados durante el foro Co-Responsabilidad para una ciudad incluyente.

El encuentro de organizaciones civiles y empresariales será el 17 de octubre en el Museo Kaluz.



■ Especialistas opinan que Lázaro Cárdenas es una avenida que tiene todo para convertirse en un polo de regeneración de la ciudad.



Ciudadanos, parte de las mejoras a movilidad

ARTURO R. PANSZA

Con el objetivo de resolver el problema de la movilidad en la capital del país, es preciso dar voz a los ciudadanos para que sean parte de la solución, consideró la alcaldesa de la Bici de la Ciudad de México, Areli Carreón García, al estar a favor de convocar al Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial para acordar las medidas y acciones para mejorar la vida de la población.

En el foro "Problemas Metropolitanos: Acciones para su Atención", hizo alusión que en la ciudad hay 5 millones de coches para una población de casi 11 millones de habitantes, que en promedio realizan viajes de sólo 5 o 6 kilómetros.

Con motivo de lo anterior, la maestra externó que un tema a revisar es el presupuesto gubernamental que se destina a obras para uso de vehículos automotores.

A su vez, el ingeniero José Shabot Cherem, egresado de la Universidad Iberoamericana, expuso que, de 1980 a la actualidad, la mancha urbana creció 280 por ciento, de casi 62 mil a 235 mil hectáreas y la población pasó de 3 millones en 1950 a más de 20 millones en la actualidad.

Mencionó que, ante ello, la infraestructura "es insuficiente y se debe robustecer, pero es plausible la decisión del gobierno de la Ciudad de México de ordenar lo que ya se tiene, como organizar el transporte público, reparar los trenes del metro y dar mantenimiento a la red pública de agua".



Licitan acondicionamiento de estaciones en el Metro

VÍCTOR JUÁREZ

3

A través de cinco procesos de licitación, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) prevé acondicionar estaciones al interior y exterior de la Línea 1 del Metro, de acuerdo con las convocatorias publicadas en la Gaceta Oficial.

En total, los proyectos sumarían poco más de 42 millones de pesos, según el capital contable requerido en cada una de éstas, tres de las cuales corresponden a rehabilitación de estaciones.

La primera de ellas, que requiere una inversión de 11.2 millones de pesos, se refiere a la rehabilitación de la correspondencia de la Línea 1 en las estaciones Balderas y Tacubaya, que se prevé iniciar

en noviembre y concluir en diciembre.

A los interesados, el STC requirió acreditar experiencia técnica.

“Haber tenido a cargo la ejecución de obra de gran magnitud de área aproximada de 100 mil m2 con acabados de primer nivel. Que su personal técnico haya participado en obras de área aproximada de 100, 000 m2 con acabados de primer nivel, equipados con Sistemas Especiales como Sistemas Inteligentes”, indica la convocatoria.

La siguiente licitación implica la rehabilitación de las correspondencias de Pino Suárez y San Lázaro, y una tercera para las correspondencias de Pantitlán y Candelaria.



Van tras remodelación de la L1

REDACCIÓN

El Sistema de Transporte Colectivo Metro lanzó ayer diferentes licitaciones para realizar la rehabilitación de algunas estaciones de la Línea 1 del Metro, luego de que las pasadas convocatorias resultaran en fallidos trabajos.

A través de la Gaceta oficial publicaron tres proyectos para las estaciones de correspondencia Tacubaya y Balderas, Pino Suárez y San Lázaro y Candelaria y Pantitlán.

Este diario informó en septiembre pasada que entre 2015 y 2018 el Sistema de Transporte Colectivo (STC) pagó casi 800 millones de pesos a 22 empresas a través de 28 contratos para la renovación de la Línea 1, pero a la distancia parece que estos trabajos fueron fallidos, pues en el nuevo plan de modernización del Metro se contempló esta nueva rehabilitación.

La Línea 1 recibió parches estéticos que no cambiaron en absoluto sus condicio-

nes de operación. Los contratos fueron destinados más al embellecimiento de las estaciones -que distan de lucir como la de Revolución- que a la corrección de las fallas graves.

En marzo de 2018 la actual dirección del Metro publicó un informe sobre este proyecto en el que criticó que de los 792.6 millones de pesos invertidos en la Línea 1, el 16 por ciento, estuvieron destinados a la rehabilitación vías e instalaciones eléctricas, y el resto se dedicó solamente a un cambio estético de las estaciones.

Ahora los nuevos trabajos deberán iniciar en noviembre de este año y concluir, según la convocatoria el último día de 2019. Los recursos provendrán del Fideicomiso Maestro del STC.

Aunque la directora del Metro no calificó como fallida la renovación de la Línea 1, hace un mes declaró que en su administración el sistema se irá a una rehabilitación profunda.

Por ejemplo, la estación Pino Suárez fue intervenida por Linos Construcciones con un costo de 14 millones 489 mil 932.03 pesos. Ahora, tocará a la correspondencia con la línea 2, esta remodelación.

El Metro también lanzó licitaciones para la renovación de alumbrado en plazas y accesos de las estaciones así como un estudio de movilidad peatonal en todas las estaciones de correspondencia de la línea rosa para rehabilitar la infraestructura de señalamiento y la dosificación de usuarios.

El programa de modernización para los nuevos 50 años del Metro incluye rehabilitación de vías, túneles, sistemas eléctricos y electrónicos y acondicionamiento de las estaciones, al interior y exterior de esta ruta. **Con información de Israel Zamarrón**

La Línea 1, que cumplió 50 años, sufre por fallas en sus instalaciones

/DANIEL GALEANA





Página:

11

Sección:

Ciudad de México

Fecha:



REDES. Apenas ayer, el Metro publicó sobre bicis plegables.

Contradicen polis al STC sobre bicis plegables

“No puedes pasar con eso”, dijo el agente J. Álvarez a 24 HORAS, al ingresar, como todos los días a las 11:30 horas, con un scooter debidamente plegado a la estación del Metro Zaragoza, pese a que desde 2016 este tipo de instrumentos son permitidos en el Sistema de Transporte Colectivo (STC), mientras estén cerrados y no se usen (rueden) dentro de las instalaciones.

“¿Por qué no? Bicicletas plegadas (y un scooter, al carecer de pedales, es mucho más pequeño que una bici, incluso que una maleta) tienen acceso todos los días al Metro, debidamente cerradas”, se le responde.

“No caballero, diríjase al jefe de Estación y pídale permiso a él”, insiste el agente; mientras, por los torniquetes ingresa una pareja con una carriola y una señora con un bulto, ambos más grandes que el scooter.

El jefe de Estación se acerca a la ventana a hablar con este diario, al que también afirma que las bicicletas plegables no pueden pasar al Metro.

Este diario consultó al Metro sobre el tema, que aseguró que se pondría en contacto con el responsable en cuestión, pues efectivamente estos medios de transporte individual, debidamente plegados, tienen acceso al STC todos los días.

Consultada por este diario, la Secretaría de Movilidad (Semovi) informó que este tipo de instrumentos “plegables entran desde la administración pasada”, sin necesidad de una bolsa.

Fue el 8 de julio de 2016 cuando se informó por primera vez en las cuentas de redes sociales del Metro que “las bicicletas plegables podrán ingresar todos los días al STC, siempre y cuando estén debidamente plegadas y sin rodar”.

Apenas ayer por la tarde, el Metro reiteró lo mismo en su cuenta de Facebook: “Tu bici plegable viaja todos los días dentro del horario de servicio”.

Cabe recordar que, con el objetivo de facilitar los viajes intermodales (en el que el usuario utiliza varios medios de transporte durante su trayecto), el secretario de Movilidad, Andrés Lajous, y la directora del Metro, Florencia Serranía, informaron, el 22 de septiembre pasado, que las bicicletas podrán entrar al Metro todos los días a partir de las 22:00 horas, aunque no sean plegables, y no sólo en fines de semana, como ocurre actualmente. /ARTURO RIVERA



DESCARRILA ...Y LA LIBRA

REFORMA / STAFF

361

El Sistema de Transporte Colectivo informó que el martes a las 10:20 horas, un tren del Metro se descarriló al realizar una maniobra de rutina para trasladar el convoy en los talleres de Zaragoza.

“El incidente no ocasionó daños al tren ni a las vías y con ingenieros y técnicos, trabajadores del STC del área de material rodante, la unidad fue nuevamente encarrilada para continuar con su proceso de refaccionamiento”, informó el Metro a REFORMA.



#MetroCDMX

FIDEICOMISO IMPUNE

20-CDMX

Los manejos irregulares de los recursos del FIMETRO no han sido sancionados a pesar de que fueron detectados por la Auditoría Superior de la CDMX y de que en 2016 se advirtió que no había resultados en pro de los usuarios, aún con el aumento de la tarifa de tres a cinco pesos

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

El Fideicomiso Maestro del Metro (FIMETRO), donde se recaudan los fondos derivados del aumento a la tarifa en 2013 de tres a cinco pesos, se auditó en cuatro ocasiones por irregularidades sin que existan sanciones contra algún funcionario, pese a las denuncias que se presentaron y el llamado a deslindar responsabilidades.

El 14 de abril de 2016, el grupo parlamentario del PRD en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) presentó un punto de acuerdo para que la Auditoría Superior de la Ciudad de México

(ASCM) investigara el funcionamiento del FIMETRO debido a presuntas malas gestiones por parte del exdirector del Metro, Joel Ortega.

El exhorto indica que a pesar de que se aumentó la tarifa de acceso al medio de transporte, no se veían los resultados de la promesa de mejorar y fortalecer el servicio.

El partido también solicitó deslindar responsabilidades del manejo irregular del Fideicomiso y hacer válido el Artículo 109 de la Constitución Política mediante el cual se sancionan los actos de corrupción y cohecho de los funcionarios.

Sin embargo, el órgano fiscalizador no atendió el llamado de la ALDF y solo entregó el 4 de mayo de ese mismo año al exdiputado y presidente de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior, Iván Texta, un informe de la Cuenta Pública correspondiente al año 2015.

Dicho documento contiene la investigación con número de folio ASCM/99/16 donde se revisan los estados de cuenta del FIMETRO de 2015 pero solo se realiza una recomendación por no emitir en tiempo real los estados financieros de los ingresos por la venta de tarjetas y boletos.

Datos del Tercer Informe Trimestral de 2018 del Fideicomiso, revelan que desde su creación formal en octubre de 2014 hasta septiembre de 2018, recaudó un total de 12 mil 888 millones de

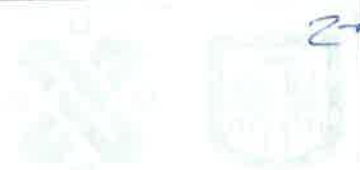


FOTO: CUARTOSURBO

La tarifa para ingresar al Metro pasó de 3 a 5 pesos en 2013, con la promesa de mejorar el servicio.

pesos, de los cuales, 10 mil 262 millones fueron usados en siete de nueve proyectos durante las administraciones de Joel Ortega, Jorge Gaviño y Javier Jiménez Alcaraz, pero ninguno está terminado.

El más avanzado es el Proyecto 3, "Mejora de Tiempos de Recorrido de L4, L5, L6 y L8" con 81 por ciento de realización y una inversión de tres millones 35 mil pesos.

Fuentes del Metro consultadas por Reporte Índigo, quienes prefirieron que no se revelara su verdadera identidad, confirmaron que al interior no hay funcionarios a los que se les hayan promovido responsabilidades administrativas por los manejos irregulares del FIMETRO, a pesar de las observaciones de la Auditoría y la Contraloría.

Continúa impunidad

En 2017 y 2018 se realizaron las tres últimas fiscalizaciones al FIMETRO durante las revisiones del ejercicio de la Cuenta Pública del

2016 y 2017. en ellas, se auditaron los recursos erogados para la compra de 10 trenes para la Línea 1 y la prestación del servicio de sustitución del sistema de tracción de frenado de 85 trenes modelo JH.

Dichas indagatorias de la ASCM y la Contraloría General de la capital fueron concluidas en 2018 y publicadas en los portales de transparencia de los órganos fiscalizadores en este año. A pesar de que se detectaron irregularidades, no hay funcionarios sancionados.

En la primera, la Contraloría registró anomalías en la cifra de trenes recuperados con recursos del Fideicomiso de 2014 a 2017.

La investigación, con número de folio A-J11, elaborada en el tercer trimestre del 2017 por la Contraloría, estipula que 72 trenes tuvieron que ser rehabilitados entre octubre de 2014 y junio de 2017, no obstante, solo se recuperaron 28, aún cuando se efectuó una inversión de 572 millones de pesos.

En la segunda, la ASCM/105/17 de cumplimiento, la Auditoría detectó que el contrato STC-CNCS-173/2014 para la sustitución del sistema de tracción de frenado de 85 trenes

modelo JH, adjudicado a la empresa Alstom el 14 de noviembre de 2014 con un costo de dos millones 972 mil 578 pesos, recursos del FIMETRO, no fue respetado en su cláusula quinta pues nunca se determinó un porcentaje del anticipo de los pagos.

Además, no cumplió con el Programa Anual de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios (PAAAS) del Metro de 2017; el contrato no se reportó como vigente en el ejercicio de ese año.

"Se determinó que el presupuesto aplicado por la entidad se sujetó a la normatividad aplicable, excepto porque en el contrato administrativo del servicio de sustitución del sistema de tracción frenado de 85 trenes JH, consistente en el servicio de modernización y su mantenimiento, así como a los sistemas de puertas y de generación de aire, el sujeto fiscalizado no cumplió los requisitos mínimos que establece el Reglamento de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, y porque no se proporcionó evidencia de que el contrato revisado se incluyera en el PAAAPS 2017 o se hubiese reportado en sus modificaciones", menciona la Auditoría.

Por último, en la ASCM/106/17 se cuestiona la compra de los 10 trenes NM/16 a la empresa CAF en el año 2015 con una inversión de mil 306 millones de pesos; el Proyecto 1 del FIMETRO dice que debieron ser un total de 45.

En su respuesta a la Auditoría, el Metro señala que tomando en cuenta que FIMETRO recauda aproximadamente dos mil 500 millones de pesos al año y la compra de los 45 trenes se estimaba en un precio total de 14 mil millones de pesos, la transacción hubiera comprometido los recursos del Metro de los cinco años siguientes.



Página:

20

Sección:

cd Mex

Fecha:

18 OCT 2019

La ASCM no realizó ninguna observación, debido a que no estaba fiscalizando el año en que se firmó el contrato; revisaba la Cuenta Pública del 2017 y las cláusulas vigentes.

No obstante, en ninguna investigación realizada al FIMETRO se emiten recomendaciones para sancionar administrativa o judicialmente a los funcionarios.

La investigación A-J11 elaborada por la Contraloría en el 2017 estipula que 72 trenes tuvieron que ser rehabilitados entre octubre y junio de ese año, pero solo se recuperaron 28



**EL ASALTO
A LA RAZÓN**

**CARLOS
MARÍN**

cmarin@milenio.com



**Repatriación a...
¿Transilvania?**

La chabacana secuela de la muerte de José José tuvo ayer chispeantes destellos de humorismo involuntario con surrealistas estampas que recuerdan los *churros* de Juan Orol o la memorable *Mecánica Nacional* de Luis Alcoriza, pero también, gracias a la siniestra carroza de utilería, a *Los locos Adams* o *La Familia Monster*: repatriación de la mitad de las cenizas en un féretro inútil "bañado en oro" a cargo de la Fuerza Aérea Mexicana, su arribo al *hangar presidencial* (que ni Andrés Manuel López Obrador tiene) y el congruente traslado de *El Príncipe de la Canción* a un palacio: el de las Bellas Artes.

Estruja el drama familiar plagado de dolor, tumos, desacuerdos, intereses, arreglos y traiciones de los recientes once días, que solo añaden bochorno a la tragedia que entraña toda muerte, en alto contraste con quien, como el popular cantante con severos problemas de adicciones y salud, tuvo en el terreno profesional un comportamiento marcado por su sedosa voz y fina caballerosidad.

Por mis hermanos y hermanas me enteré de que éramos vecinos (él en Clavería, nosotros en Tacuba) pero, ya lagartones, tuve la oportunidad de conocerlo y tratarlo de manera ocasional cuando él hablaba ya con dificultad y capoteaba las primeras embestidas del cáncer.

Parte de la sociedad requiere de ídolos, y José José tiene su nicho en los altares de la mitología nacional

Desde su fallecimiento traigo en la cabeza varias de sus emblemáticas interpretaciones, en especial "El triste", de Roberto Cantoral, que lo catapultó a la gloria, de cuyos versos rescato, por drásticos: *Hoy quiero saborear mi dolor/ no pido compasión ni piedad...* y que me remiten a poemas de Juan de Dios Peza

("Reír llorando") y Salvador Díaz Mirón ("A Gloria").

Me saca lo cursi, pues, y me decepciona que en el homenaje oficial hayan cantado tenores y barítonos que echaron a perder la espontánea naturalidad de los discos originales.

Del titipuchal de crueles memes que su muerte ha generado me hacen reír los de la llegada de las primeras coronas (cervezas) y el del aludido preguntando en el cielo por el Señor que convierte el agua en vino.

En uno más, el mejor, descubrí antier que no sé dónde ni cuándo, en un concierto, el griego Yanni Chryssomallis presentó como una "megaestrella" a mi ex vecino, para quien tomando en cuenta su problemas de voz, compuso "Volver a creer", y José José, de blanco impecable, cantó prodigiosamente que *El mundo es como es/ lo más hermoso es lo que nunca ves/ no es lo que tienes, es lo que das/ lo más simple es lo que vale más...*

Como ante la muerte de Pedro Infante (¿qué tal aquél que le pidió a López Obrador se averigüe dónde anda porque no está muerto?), Jorge Negrete, Agustín Lara, Cantinflas, José Alfredo Jiménez, María Félix o Juan Gabriel, gran parte de la sociedad requiere de ídolos, y José José tiene su nicho en los altares de la mitología nacional.

Monsiváis ad libitum (recuperable en *Días de Guardar*, a propósito de Raphael): Pero que nadie se asombre. El que esté libre de pósters que arroje la primera piedra... —

EL ASALTO A LA RAZÓN

CARLOS MARÍN
cmarin@milenio.com

**Repatriación a...
¿Transilvania?**

Qué triste *drama familiar* y *pasmosa llegada de solo la mitad de lo que fue José José*. PAG. 7



¡Taxi!

El lunes pasado podría marcar el inicio de la definición de un modelo de coexistencia armónica, y para beneficio del ciudadano, entre los tradicionales taxis y las plataformas electrónicas para viajes de pasajeros. O podría marcar sólo una estampa más del colapsado modelo de movilidad que padecemos.

Los taxistas están enojados con la llegada de las plataformas y por eso paralizaron la mañana del lunes buena parte de la capital. Pero quiénes son los que están enojados y realmente por qué están enojados.

¿Están enojados los choferes de taxis, explotados históricamente por abusivos dueños de las unidades? ¿Están enojados líderes corruptos de taxistas porque en efecto con el nuevo gobierno capitalino se les reducen márgenes de coyotaje por los cambios en trámites? ¿Están enojados los concesionarios, exfuncionarios incluidos?

Y, ¿están enojados por Uber y plataformas similares o por otras razones?

Según operadores de fondos de inversión en empresas tecnológicas, para Uber, la Ciudad de México es el segundo mercado más importante del mundo, sólo detrás de São Paulo.

Otra manera de ponerlo es que para esa empresa las cuatro plazas más importantes serían las dos urbes ya citadas más Río de Janeiro y Nueva York. Esta comparación, sin embargo, debe tener en cuenta que los viajes en México no representan en dólares la misma cantidad: nuestro país es más barato.



LA FERIA
Salvador 39
Camarena
Opine usted:
nacional@elfinanciero.com.mx
@salcamarena

Pero el panorama queda claro. Uber y sus 250 mil asociados en la República Mexicana ha logrado un posicionamiento contundente. El propio Andrés Lajous, secretario de Movilidad de la CDMX, dijo esta semana que el gobierno no se plantea la cancelación de las plataformas que, por supuesto, van más allá de Uber.

Si no se van a cancelar esas opciones, lo que encima va en concordancia no sólo con la realidad sino con decisiones de la Suprema Corte, que desde 2017 ha determinado que es legal no aplicar la normatividad de los taxistas a los servicios que prestan las plataformas, entonces qué van a hacer los taxistas que están metidos en este entuerto.

Observadores del tema de la movilidad creen que los gobiernos emanados de Morena tienen una gran oportunidad, que han dado en los primeros meses de su gestión pasos adecuados, pero que la duda subsiste: ¿podrán crear un modelo que eleve la calidad del servicio de los taxis y al mismo tiempo recompense adecuadamente a choferes y dueños de esas unidades, mientras compiten con las apps de transporte privado?

La respuesta pasa por el hecho de que los taxistas, los tres componentes —choferes, líderes y dueños de placas y/o concesiones— quieran lo mismo. Si quieren encontrar una salida, el Gobierno de la ciudad ya había apuntado pasos en el sentido correcto, el de poner el piso parejo entre plataformas y taxis, al proponer y lanzar apps para que los taxistas también puedan ofrecer predictibilidad, seguridad, etcétera.

Pero si los líderes de los taxistas inconformes pretenden que desaparezcan las apps en México, ahora bajo el argumento de que son extranjeras, pues ni gente que es talibán del transporte público como Lajous intentaría dar marcha atrás al reloj de la innovación.

Por eso, el Gobierno de la ciudad ofreció revisar la legislación que invocan los inconformes, que no es de movilidad sino de inversión extranjera. Y nada más.

Los taxistas podrían aprovechar la disposición de los gobiernos de Morena para evolucionar: pero, a saber si estarán dispuestos a los sacrificios que ello implica: pagar impuestos sobre la renta, remunerar adecuadamente y con prestaciones a sus choferes, renunciar todos ellos a depredar al cliente, y someterse a regulación que no parta de clientelismo, corrupción y chantajes.



• SOBRE LA MARCHA

Por Carlos Urdiales

Árbitro que se nota...

urdiales@prodigy.net.mx

Ricardo Peralta negocia; el subsecretario de Gobernación se luce como árbitro en conflictos ajenos del ámbito federal; su trabajo exhibe a autoridades locales incapaces de resolver, pero al mismo tiempo revela una gestión 4T reactiva. En el fútbol se dice que el buen árbitro no se nota y éste, se nota.

El Movimiento Nacional Taxista estranguló vialidades en distintos puntos de la CDMX, su protesta por competencia inequitativa con las plataformas Uber, Didi y Cabify no es nueva; el reclamo al Gobierno local es que la Secretaría de Movilidad abre mesas de diálogo, invita el café, escucha, intercambia opiniones, anuncia iniciativas de lento aterrizaje y al final, nada. Por eso extorsionan a la capital, por sus razones y porque pueden.

Al margen del debate entre la calidad del servicio que ofrecen taxistas convencionales en comparación con la modernidad de las plataformas de transporte, queda la certeza de que el Gobierno de la CDMX no puede con el tema, no impone ni convence. Se dialoga hasta el colapso y entonces escalan el tema al ámbito de Gobernación, quien de inmediato conjura nuevos bloqueos al aeropuerto y al resto de la urbe. Hasta la próxima.

En Tenancingo, Estado de México, estudiantes de la Normal Rural General Lázaro Cárdenas del Río, en la comunidad de Tenerías, se robaron 92 autobuses con todo y operadores; durante una semana, un día y contando, los encerraron en la Normal, impidiendo a los choferes salir; como secuestrados que son, los inconformes alimentan a sus rehenes mientras exigen que el Gobierno federal atienda su demanda de plazas para 84 de sus egresados.

Ninguna autoridad municipal, estatal o federal intervino; el robo y secuestro se convierten en delitos relativos, depende de quien los cometa, con qué pretexto social y cuánta atención pública atrape su ilegalidad para que nadie mueva un dedo en aras del Estado de derecho. Así, la impunidad tiene licencia.

Los estudiantes escalaron la amenaza, si cuerpo de seguridad pública alguno se acercaba a Tenerías, choferes y unidades de transporte pagarían las consecuencias.

Ricardo Peralta terminó por recibir a una comisión de normalistas, pactó que la SEP les dará las plazas que demandan y que las autoridades del Estado de México harán nada respecto a los delitos de privación ilegal de la libertad en agravio de 92 operadores y el robo de otros tantos autobuses. Abusos al amparo de un árbitro que arregla, no castiga.

A partir de las notables intervenciones de la Federación en pro de la gobernanza nacional y a la luz de incompetencias locales, se construye un incentivo perverso; colapsa, secuestra, roba y negocia con Gobernación. Habrá arreglo, ni por asomo consecuencias.

Policías federales renuentes a su incorporación a la Guardia Nacional que traen de bajada a la CDMX con los cierres de Periférico Sur y accesos al AICM, tienen trazada la ruta. Si a normalistas y taxistas les funcionó, ¿por qué a otros no?

Twitter: @CarlosUrdiales