

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



#

Remozarán el Metro Bellas Artes

DALILA SARABIA

cd

Por trabajos de restauración y mantenimiento en pisos y paredes, la ruta de transbordo de la estación Bellas Artes permanecerá cerrada a partir de mañana.

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) informó que las labores en la conexión entre las líneas 2 y 8, terminarán el 4 de septiembre.

“Se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará debidamente señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra”, informó el organismo.

De acuerdo con la ruta proporcionada por el Metro, se tratará de la conexión a la Línea 8 que se hacía desde los torniquetes de la Línea 2 en la entrada correspondiente al Palacio de Bellas Artes y la Alameda Central.

Ahora, los usuarios deberán dar vuelta en U y hacer uso de las escaleras eléctricas para pasar al andén de la Línea 2 con dirección a Cuatro Caminos y de ahí girar a la derecha para incorporarse a la Línea 8.

Los trabajos se llevarán a cabo en distintos horarios durante el día.

STC

Se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará debidamente señalizada (para orientar a usuarios).



Cierran el acceso al Metro Bellas Artes

26.07.19

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro informó que, debido a labores de restauración y mantenimiento de paredes y pisos, el transbordo que comunica a las Líneas 2 y 8 en la estación Bellas Artes estará cerrada hasta el próximo 4 de septiembre.

Los trabajos de adecuaciones como de pintura y cambio de alumbrado serán a partir del 13 de agosto, por lo que se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna, la cual estará señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra.

● Salvador Corona



Y ADEMÁS

Cerrarán transbordo 18

El próximo martes 13 de agosto, el Sistema de Transporte Colectivo realizará labores de mantenimiento y adecuaciones en la estación Bellas Artes del Metro, por lo que la ruta de transbordo que comunica a las Líneas 2 y 8 permanecerá cerrada. Ante ello, se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna.



TRABAJOS EN ESTACIONES

Metrobús y Metro cierran

REDACCIÓN

Hoy deja de dar servicio la estación Etiopía y mañana habrá otra ruta de transbordo en andenes de Bellas Artes

Debido a labores de mantenimiento y adecuaciones en la estación Bellas Artes del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la ruta de transbordo que comunica a las Líneas 2 y 8 permanecerá cerrada a partir de mañana hasta el próximo 4 de septiembre, día en que será reabierto a los usuarios.

A través de un comunicado, autoridades del sistema de transporte informaron que se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará debidamente señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra.

Los trabajos que se realizarán requieren

del confinamiento de la zona, por lo que no causarán mayores molestias a los usuarios.

En los andenes de conexión se implementará una vuelta en U para la correspondencia en línea 8 y un camino más tendrá cambio de sentido de flujo.

"El STC solicita a los usuarios su comprensión, ya que los trabajos a realizarse tienen la finalidad de ofrecer una mejor experiencia en el tránsito por esta estación y en el servicio de transporte", añadió el Metro.

ETIOPÍA

Además de este cierre, el Metrobús también aplicará modificaciones en la Línea 3. Como informó este diario, será a partir de hoy cuando la estación Etiopía de la línea verde se mantenga cerrada debido a las obras para integrar la ruta Tepalcates- Etiopía.

Las adecuaciones se realizarán al pavimento, carril confinado y señalización, respetando los cruces seguros existentes. Se contará con debida información de las alternativas viales para automovilistas y orientación para los usuarios que transbordán.



DEL 13 DE AGOSTO AL 4 DE SEPTIEMBRE

Cerrarán transbordo en Bellas Artes

El pasillo de transbordo de la estación Bellas Artes de las líneas 2 y 8 del Metro estará cerrado por trabajos de mantenimiento, informó el Sistema de Transporte Colectivo (STC). Para transbordar se señalará un pasillo de correspondencia alterna dentro de la estación.

Foto: Jonás López



CIERRES EN METRO Y EL METROBÚS 3

A partir de este lunes, la terminal Etlopía, de la Línea 3 del Metrobús, permanecerá cerrada por obras de mantenimiento; la estación Obrero Mundial será terminal provisional hasta el 1 de septiembre, cuando concluyan las obras. Por su parte el STC informó que cerrará, del martes 13 de agosto, al 4 de septiembre, el pasillo de transbordo de la estación Bellas Artes de las líneas 2 y 8 por mantenimiento.

WWW.DIARIOBASTA.COM



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

La Razón
DE MÉXICO

Página:

12

Sección:

Fecha:

12 ABO 2019



Cierran transbordo ^{12ta} en estación Bellas Artes

Para realizar trabajos de mantenimiento en pisos, paredes y alumbrado, el Metro indicó que mantendrá cerrado el pasillo que comunica las líneas 2 y 8 a partir del martes 13 de agosto y hasta el 4 de septiembre. El STC señalará un pasillo de correspondencia alterna.



PRUEBAN MATERIALES



DALILA SARABIA

En operación desde 1976, cuatro laboratorios evalúan, diagnostican la calidad y conformación de los materiales, herramientas y equipos que utiliza el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Esto para garantizar el servicio a los cinco millones de usuarios diarios.

Los procesos se realizan

en los laboratorios Eléctrico-Electrónico, Mecánico-Metalúrgico, Físico-Químico y de Calibración.

Además, informó el STC, son evaluados los materiales de confección de uniformes, calzado y accesorios de trabajo de los empleados.

Así se comprueba no sólo su durabilidad, sino que cumplan con estándares de calidad y seguridad.



PÓLIZA VIGENTE

¿Seguro en el Metro?

Si sufre un accidente en el sistema de transporte colectivo cuenta con asistencia médica necesaria para el restablecimiento de las lesiones, pérdida de miembros, incapacidad parcial o total, entre muchos otros. Está asegurado. Pág. 26



ARUniv

Si algo me pasa en el Metro ¿tengo seguro?

ISRAEL ZAMARRÓN

Si sufre una lesión, si es víctima de daño moral o si su familiar muere a causa del transporte, está cubierto

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) es un monstruo en el que diariamente se transportan 5.5 millones de personas a lo largo de 12 líneas y 195 estaciones que se extienden por 226 kilómetros, de norte a sur y oriente a poniente. Es tan inmenso como caótico.

Si bien es uno de los transportes más seguros –no sufrió daños por el terremoto del 19 de septiembre de 2017– no está exento de registrar accidentes que pueden poner en peligro la integridad física de los usuarios.

Dentro del STC se han visto todo tipo de lesiones: por una balacera en Balderas en

2009, por un choque de trenes en la estación Oceanía en mayo de 2015, por el desplome de unas escaleras fijas en Nativitas en diciembre del mismo año, por el golpe de un tren en la cabeza de un usuario en marzo de 2018 o por fallas en las escaleras eléctricas en marzo pasado.

Aunque se sabe poco, en todos estos casos las víctimas están amparadas por un seguro de viajero que contrata el Metro año con año.

La póliza vigente para el periodo abril-diciembre de 2019 está contratada con Afirme Seguros y es la que protege a todos los usuarios que sufren algún accidente dentro de las instalaciones del STC Metro.



RIESGOS CUBIERTOS

Daños a terceros en sus personas, de los que el STC sea legalmente responsable.

QUÉ AMPARA

Asistencia médica necesaria para el restablecimiento de las lesiones, pérdida de miembros, incapacidad parcial o total temporal, incapacidad parcial o total permanente, daño moral, gastos funerarios e indemnización por muerte.

A QUIÉN SE CONSIDERA USUARIO

A toda persona que se encuentre dentro de las instalaciones del STC, llámese entrada o salida a las estaciones, pasillos, elevadores, andenes, edificios, talleres, clínicas, guardería, deportivo, trenes.

ESTOY AMPARADO FUERA DEL METRO

Sí, solamente en aquellos casos en los que se registra la interrupción del servicio del Metro, se extiende la cobertura para amparar a los autobuses o cualquier otro medio de transporte utilizado en apoyo a los usuarios.

QUÉ RESPONSABILIDADES NO SE AMPARAN

Suicidio demostrado, muerte u otra pérdida causada directa o indirectamente por enfermedades corporales o mentales, ni tampoco cubrirá el suicidio del viajero o cualquier contado del mismo.

Accidentes que han cubierto

Desde trenes descarrilados hasta la asistencia personal a usuarios, el Metro ha pagado por los siguientes daños

Costo de siniestros de equipo rodante (Pesos)

2014	Daños en un tren en terminal El Rosario Línea 7	5,345,054
2015	Colisión de trenes en estación Oceanía Línea 5	65,085,032
2016	Descarrilamiento en estación Politécnico Línea 5	8,012,237
2017	Daños a un vagón por corto circuito en taller de Zaragoza	1,028,752

2018 **En avalúo.** Un tren descarrilado en Ticomán, un tren incendiado en Observatorio, 1 de con desacoplamiento en Consulado-Eduardo Molina.

Responsabilidad civil pasajeros (Pesos)

2014	88 casos	124,356
2015	264 casos	829,397
2016	186 casos	59,107
2017	253 casos	8,245
2018	209 casos	60,000

Fuente: STC Metro



Cómo acceder al seguro

La póliza indica el siguiente procedimiento de notificación de siniestros:



a) Medidas de salvaguarda: Al tener conocimiento de un siniestro causado por alguno de los riesgos amparados por esta póliza, el asegurado (El Metro) tendrá la obligación de tomar todas las medidas necesarias que tiendan a prevenir o disminuir el daño. Si no hay un peligro adicional en la demora, pedirá instrucciones a la compañía y se obligará a las que ella les indique.



b) Aviso: El asegurado, salvo circunstancias fuera de su control, tendrá la obligación de comunicar a la compañía por escrito, a más tardar dentro de los 15 días siguientes a partir de que la unidad de Administración de Riesgos del Organismo tenga conocimiento del evento, que pudiera dar lugar a indemnización.



c) El asegurado deberá presentar a la compañía documentos, información y reportes, estará obligado a comprobar con exactitud de su reclamación y todas y cada una de las partidas que estén consignadas en la misma.

A CUÁNTO ASCIENDE LA COBERTURA

MUERTE:

\$325.000.00

GASTOS MÉDICOS:

\$307.038.00

GASTOS POR DEFUNCIÓN:

\$16.824



Sobse declara desierta la licitación para la obra en Ermita-Iztapalapa

Con adjudicación directa se decide proyecto para Trolebús elevado

• Por Karla Mora

karla.mora@razon.com.mx

El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse), declaró desierta la licitación para realizar los estudios y el anteproyecto para la obra del Trolebús elevado que circulará sobre la avenida Ermita Iztapalapa, desde la estación del Metro Constitución de 1917, de la Línea 8, a Santa Marta, de la Línea A.

Por ello, la administración local determinó que esta etapa del proyecto se realice mediante una adjudicación directa, informó la dependencia a *La Razón* en respuesta a una solicitud de transparencia.

En el documento, la Sobse recordó que el 12 de junio se publicó la licitación nacional para dichos estudios; sin embargo, el 15 de julio se determinó que ninguna propuesta cumplió con los requisitos legales, técnicos, económicos y financieros fijados en las bases de licitación.

"La Dirección General de Obras para el Transporte, a través de la Dirección de Ingeniería y Costos de Contratos de Construcción de Obras para el Transporte, tuvo a bien no adjudicar el contrato a ninguno de los concursantes, declarando desierto el procedimiento de Licitación Pública Nacional 909005993-DGOT-L-001-19", señala.

En virtud de la falta de propuesta satisfactorias, la Sobse indicó que se recurrió a la modalidad de adjudicación

PESE A QUE EL FALLO ya debe estar dado, la información aún no es pública en la *Gaceta Oficial* ni en Compranet; extitular de la AEP señala que la empresa elegida posiblemente sea una de las que participó en concurso



El día 15 de julio de 2019, se determinó que **ninguna propuesta presentada cumplía con los requisitos** legales, técnicos, económicos y financieros fijados en las bases de la licitación, por lo que la dirección General de Obras para el Transporte a través de la Dirección General de Ingeniería y Contratos de Construcción de Obras para el Transporte tuvo a bien no adjudicar el contrato a ninguno de los concursantes, **declarando desierto el procedimiento de Licitación Pública Nacional** Número 909005993-DGOT-L-001-19

En virtud de lo anterior, **se consideró viable llevar a cabo el procedimiento de contratación por medio de la modalidad de Adjudicación Directa**, con fundamento en los artículos 3 B, 34 C, 61 y 63 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal y 75-B de su Reglamento...

Propuestas, inviables

La Sobse determinó el 15 de julio pasado que los proyectos concursantes no cumplían los requisitos fijados.

directa y que el fallo se efectuaría el 5 de agosto pasado; sin embargo, los datos de la empresa elegida aún no son públicos, al menos no en la *Gaceta Oficial* capitalina ni en el portal Compranet.

De acuerdo con la Ley de Transparencia vigente en la capital, entre las obligaciones de las secretarías del Gobierno local está difundir y mantener actualizada, a través de sus sitios de internet la información respecto a las licitaciones.

o el dato

El número de estaciones aún se desconoce; sin embargo, se espera que haya un servicio express, por lo que habría un carril exclusivo para rebase.

El artículo 121, en su fracción XXX, apunta que debe proporcionarse "la información de los resultados sobre procedimientos de adjudicación directa, invitación restringida y licitación de cualquier naturaleza, incluyendo la Versión Pública del documento respectivo y de los contratos celebrados".

Sin embargo, en el portal de Transparencia local no hay actualización respecto al Trolebús elevado, ni en la fracción co-



respondiente a Adjudicación Directa ni en Licitaciones de Invitación Restringida.

Al respecto, Roberto Remes, especialista en temas de movilidad y último titular de la extinta Autoridad del Espacio Público (AEP) de la Ciudad de México, explicó que cuando hay adjudicación directa la empresa elegida usualmente es una que haya participado en la licitación. Señaló que este modelo se ha aplicado en otras obras, por ejemplo, el Cablebús.

“En realidad se pueden ir a la adjudicación directa, no tienen que pasar por la invitación restringida; pero para hacerlo ver más transparente —porque no lo es—, en el caso del Cablebús se fueron a la invitación restringida e invitaron a las empresas que compraron las bases. Luego,

en la invitación restringida, como nada más llegaron dos empresas y no tres, a esas dos las invitan a la adjudicación directa y ellos presentan exactamente los mismos expedientes. O sea, van a ganar los mismos”, explicó.

Manifestó que existe la impresión de que el Trolebús elevado será “un segundo piso”, para conectar poco a poco Periférico con la Autopista a Puebla, lo cual consideró como “un plan sumamente perverso; meter el Trolebús es solamente un pretexto, porque a final de cuentas puede ser una estrategia para hacer una autopista urbana gratuita y eso es peor”.

Por ello, consideró que un proyecto a nivel de piso sobre Ermita-Iztapalapa con reordenamiento sería una mejor opción.

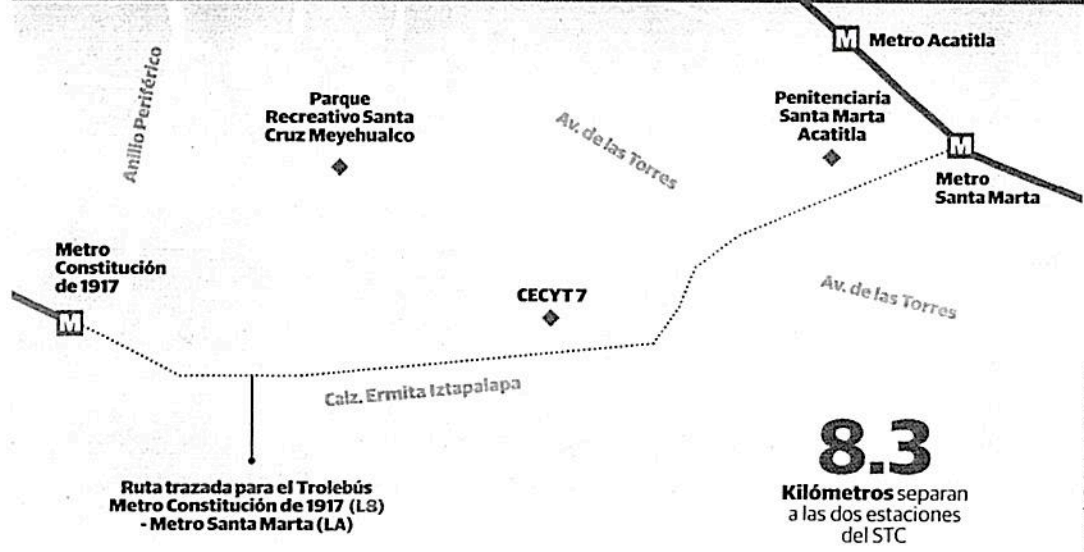
Todavía sin datos

Siete días después del fallo, aún se ignora al ganador.

- **12 de junio.** Se publica en la Gaceta Oficial la Licitación.
- **9 de julio.** Se realiza la Presentación y Apertura de proposiciones.
- **15 de julio.** Se determina que ninguna cumplía con los requisitos y se decide la adjudicación directa.
- **31 de julio.** Se realiza el nuevo acto de Presentación y Apertura de proposiciones.
- **5 de agosto.** Fecha programada para la emisión del fallo

Ruta programada

Circulará en Ermita-Iztapalapa y es el proyecto que evitará una ampliación de la L8 del Metro.





La petición sobre el sistema la hicieron los vecinos.

Solicitan Ecobici para AO

DALILA SARABIA

cd

El PAN en el Congreso local impulsa que el sistema Ecobici opere en la Alcaldía Álvaro Obregón.

De acuerdo con el diputado Pablo Montes de Oca, esta demarcación cuenta con la infraestructura y las condiciones necesarias para la ampliación del servicio de préstamo de bicicletas.

“Vendría a dotar de alternativas de transporte a los obregonenses, disminuyendo el uso del automóvil, evitando mayor contaminación y mejorando la salud de los ciudadanos”, explicó el legislador.

La propuesta atendería principalmente la zona baja, con el objetivo de conectar con este sistema a Benito Juárez y Miguel Hidalgo, donde opera el sistema.

Montes de Oca agregó que los vecinos le hicieron llegar la solicitud, por lo que pidió a los secretarios de Movilidad y Medio Ambiente, Andrés Lajous y Marina Robles, respectivamente, unir esfuerzos e implementar el sistema de bicicletas públicas Ecobici en diversos puntos y zonas de la Alcaldía.

El panista dijo que este beneficio promueve a la bicicleta como un transporte alternativo y ecológico, así como un medio para reducir la mala calidad de aire.

Desde febrero de 2018, cuando se anunció la incorporación de bicis con pedaleo asistido, el sistema Ecobici no se ha expandido. En esa ocasión, la red llegó a 13 colonias más de Miguel Hidalgo.

Desde 2010, fecha en que se puso en marcha el sistema, hasta ahora, se han registrado más de 61 millones 440 mil viajes.

Pablo Montes de Oca,
diputado del PAN

/// (Ecobici) vendría a dotar de alternativas de transporte a los obregonenses, disminuyendo el uso del automóvil, (y) evitando mayor contaminación”.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página:

1-2

Sección:

cd

Fecha:

12 ABR 2019



IMPONEN RÉCORD

La Biciescuela de Verano terminó ayer sus cursos con asistencia récord: 57 mil 900 asistentes aprendieron a rodar con seguridad. **PÁGINA 2**



BALANCE. En la Biciescuela se impartieron diversos cursos para niños que tenían diversos ejercicios didácticos.



Impresión (2)

Termina, con récord, Biciescuela de Verano

AMALLELY MORALES *262*

La Biciescuela de Verano, con cursos que se impartieron en diferentes sedes, terminó ayer con récord de asistencia.

Los cursos estuvieron divididos en secciones dirigidas para todas las edades y, por primera vez hubo una biciescuela para mujeres, con perspectiva de género.

Tras su cierre ayer a las 17:00 horas, la Biciescuela de Verano tuvo más de 57 mil 900 asistentes en los bosques de Chapultepec, Tlalpan y San Juan de Aragón.

Entre los diversos cursos estuvo el de "Balance", dirigido a los niños, con ejercicios didácticos en los que usaron burbujas, atrapamoscas y telas, para aprender a controlar la velocidad y el equilibrio.

"Las biciescuelas de la Secretaría de Movilidad (Semovi) este año en general ha sido muy exitosa de enero a julio se han entendido más de 18 mil personas", dijo Fernanda Rivera, directora de Seguridad Vial y Movilidad Sustentable de la dependencia.

En el caso de los cursos

A rodar

La Biciescuela registró récord de asistencia.

57

mil 900 asistentes este año.

15

por ciento más que el año pasado.



Las capacitaciones se dieron en distintas sedes de la Ciudad.

para mujeres, al tener una buena respuesta, se van a implementar a partir de septiembre en las Biciescuelas de la Semovi.

"Es importante resaltar que de las 57 mil personas que asistieron este verano, más del 50 por ciento fueron mujeres y niñas, esto también lo vuelve un espacio para romper la brecha de género", aseguró Rivera.

Las biciescuelas regresarán el primer fin de semana de septiembre en el horario habitual.



La Semovi señaló que el evento fue un éxito de asistencia.



■ Se impartieron cursos para niños que tenían diversos ejercicios didácticos.

A RODAR DE GUSTO



■ El de curso "Balance" estuvo dirigido a los niños más pequeños.

14
LA BICIESCUELA DE VERANO TERMINÓ AYER CON UN RÉCORD DE MÁS DE 57 MIL 900 ASISTENTES. LOS CURSOS ESTUVIERON DIVIDIDOS EN SECCIONES DIRIGIDAS PARA TODAS LAS EDADES Y, POR PRIMERA VEZ HUBÓ UNA BICIESCUELA PARA MUJERES, CON PERSPECTIVA DE GÉNERO.
AMALLELY MORALES



■ Gran parte de los participantes fueron mujeres de todas las edades.



Página:

Sección:

Fecha:

12 AGO 2013

Trabajan de día, ruedan de noche

Estudiantes, profesionistas, pensionados... *Cletos* es un colectivo de personas que dejan sus tareas cotidianas para convertirse en ciclistas nocturnos

Texto: **GISELA CASTILLO**
Fotos: **DIEGO SIMÓN**

Ciudad de México

26.08.13

Todos los martes, a las nueve de la noche, en el parque Pilares, de la colonia del Valle, las luces parpadeantes de decenas de bicis anuncian la próxima salida de los *Cletos Nocturnos*, un grupo de ciclistas que organiza diferentes tipos de rodadas.

A pocos metros, Alex, integrante y guía del grupo, se apresura a reparar la llanta de su bicicleta. Un par de *cletos* más aguardan con él. Si uno se queda, los demás esperan, no lo dejan solo.

Joel Cortés, de 45 años, es miembro fundador del grupo y Cirujano Dentista; desde hace 20 años tiene un consultorio en la colonia Del Valle, de la alcaldía Benito Juárez, en el cual trabaja

todos los días de ocho de la mañana a ocho de la noche, aproximadamente.

Al terminar su jornada laboral se quita la bata, se pone una playera verde, alista su bicicleta, toma el silbato, hace un nudo a las agujetas de sus tenis deportivos y pedalea hasta el punto de reunión en el parque.

Durante el camino, recuerda sonriente que el grupo nació hace seis años con la intención de motivar a familiares y amigos sedentarios a practicar deporte. Su primera rodada fue del parque al Centro de Coyoacán.

"Rodar implica disfrutar, hacer ejercicio, tener habilidades para moverse en la Ciudad. *Cletos Nocturnos* además de hacer estos paseos, incita a tomar la bicicleta como un medio de transporte", comenta Joel.

Una de las características de este grupo es la diversidad de sus integrantes:

hay dentistas, productores de noticias, consultores, empresarios; algunos de distintas nacionalidades, como Vasili, quien es de Rusia y llegó a México a la edad de 17 años.

Para rodar de noche, la edad no importa. Lo hacen jóvenes desde los 22 años, como Diego, cuya afición por la bicicleta nació a partir de la necesidad de transportarse todos los días desde su casa en Coyoacán hasta la Facultad de Filosofía y Letras, en la UNAM.

Memo, por su parte, es jubilado. A sus 68 años decidió pensionarse. En el día, Guillermo se dedica a leer, a clasificar sus libros en una biblioteca que tiene en casa, pero las noches de todos los martes toma su bicicleta para unirse a los *cletos*. "Andar en bici con respecto a un auto es más económico, ecológico y divertido", asegura.

También las mujeres están presentes



Trabajo

en esta comunidad ciclista. *Abi*, como la conocen en el grupo, además de ser de las primeras integrantes también es médico y explica que lo mejor de rodar es "la sensación de libertad, te hace sentir contento, se te olvidan los problemas del día, porque te enfocas en el grupo y en ayudar a los demás".

El primer martes del mes organizan rodadas para principiantes, con recorridos de menos de 20 kilómetros y las rutas que hacen no involucran subidas. "Para que la gente le pierda el miedo y se anime a andar en bicicleta", comenta Alex, guía de los *cleto*s.

El siguiente martes realizan rutas de intermedios, donde recorren más de 30 kilómetros, y el último de cada mes las rodadas son para avanzados; en éstas realizan subidas y recorridos de aproximadamente 100 kilómetros.

Treinta minutos después de la cita, tras explicar a los nuevos cómo se lleva a cabo la comunicación mientras ruedan y de asegurarse que cada uno lleva el equipo necesario para viajar seguros durante la noche, ajustan sus cascos, se colocan los impermeables, si es necesario por el clima, y alistan los silbatos; acto seguido, los engranes de las bicicletas comienzan a girar.

Durante la travesía viajan por parejas: delante van Vasili y *Abi* como guías, quienes se vuelven los ojos de todo el grupo. Ella dirige la ruta, indicando cuáles son las calles por las que van a rodar; en otras palabras, su misión es ir alistando el camino para que el resto del grupo transite seguro, siempre que no pierdan la formación. Cada que hay un bache, a través de radios los guías se comunican con los bloqueadores, quienes se encargan de obstruir una avenida para que pueda pasar el grupo completo y las barredoras, que viajan en la parte de atrás esperando hasta el último integrante, si hay alguna falla mecánica ellos avisan al guía para que todo el grupo se detenga.

Durante 40 minutos se mantienen unidos, alerta y comunicados. Al llegar a su destino y confirmando que el grupo está completo, estacionan sus bicicletas en el lugar que Pablo, un joven de 30 años, delgado con ojos grandes,

miembro del grupo y gerente de un restaurante, ha acondicionado para recibirlos. De esta manera, esperan fomentar el crecimiento económico local y la cultura ciclista, que hasta ahora es escasa pero creciente en la Ciudad.

Entre risas, anécdotas y comida planean sus próximas rutas: "¡Recorrido a los cines antiguos de la Ciudad!", "¡Visita al Museo Archivo de la Fotografía!", son las sugerencias que hacen.

Discuten sobre lo que falta en la capital del país para sentirse más seguros al rodar, pues la mayoría ha tenido al menos una experiencia relacionada con inseguridad, como robo de bicicletas o enfrentamientos con automóviles que no respetan el Reglamento de Tránsito, invaden las escasas ciclovías y hasta les avientan el carro, situaciones que vuelven peligrosa esta actividad, pero que al rodar en grupo, coinciden, se sienten protegidos. ●

"Cletos Nocturnos, además de hacer estos paseos, incita a tomar la bicicleta como un medio de transporte"

JOEL CORTÉS

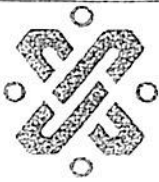
Fundador de los Cletos Nocturnos



"[Lo mejor de rodar es] la sensación de libertad, te hace sentir contento, se te olvidan los problemas del día, porque te enfocas en el grupo y en ayudar a los demás"

ABI

Ciclista



Cada martes, este grupo cambian bistoris, cuadernos y libros por engranes, ruedas y luces. Hay ciclistas de varias nacionalidades.



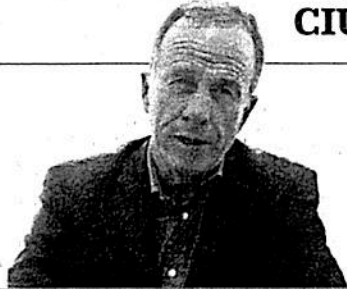
Guillermo Zúñiga es pensionado. Trabajó en la Concamin y cada año, en su cumpleaños, escala una montaña.



Joel Cortés es dentista, trabaja de ocho de la mañana a ocho de la noche entre semana, pero los martes se une a los cletos.



CIUDAD POSIBLE



José Luis Luege
Plan Maestro del Metro
20-50 (Parte I)

25-148

La primera línea del Metro de la Ciudad de México fue inaugurada en 1969 y a partir de ese año, el sistema creció para convertirse en uno de los más importantes del mundo. Durante mucho tiempo y hasta el año 2006, estuvo considerado dentro de los primeros cinco mejores en el mundo tanto por el nivel de servicio como por su extensión y número de líneas.

Hoy, la historia es completamente distinta. El Metro de nuestra Ciudad está en un constante deterioro, en quiebra técnica y con un riesgo creciente para la seguridad de los pasajeros.

Desde el inicio de la construcción de las primeras líneas, se mantuvo un sistema de

planeación con visión de largo plazo. En 1977, se fundó el Organismo Público Descentralizado "Constructora Metro", encargada de elaborar la planeación y la construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro). Ese mismo año se publicó el primer Plan Maestro del Metro con un horizonte de largo plazo, en donde se consideró la construcción de cinco nuevas líneas y la ampliación de otras tres.

En 1985, se publicó la revisión del Plan Maestro, que contemplaba llegar a 15 líneas de Metro y ocho líneas de Tren Ligero. Como es evidente, este plan ya no se cumplió y en esos años el crecimiento explosivo de la Zona Metropolitana, sumada a una política de subsidio al Metro muy mal planeada, frenó materialmente el crecimiento del sistema y ha puesto en jaque a la movilidad de los pasajeros.

Como presidente de la Comisión de Vialidad y Tránsito de la Asamblea Legislativa me tocó participar en la discusión y elaboración del Programa Integral de Transporte y Vialidad Metropolitano, publicado en 1996, entendiéndolo a la Ciudad como la gran Zona Metropolitana del Valle de México. El trabajo se basó en gran medida en la encuesta origen-destino publicada por el Inegi que demostraba la necesidad de convertir al Metro en el "eje troncal" del transporte público en toda la Zona Metropolitana.

Siguiendo esta visión metropolitana, el STC Metro publicó ese mismo año el Plan Maestro del Metro 1995-2020, que contemplaba para el 2020 14 líneas de

Metro de rodadura neumática, tres líneas de Metro de rodadura férrea y 10 líneas de Trenes Ligeros.

A unos meses de cumplirse el plazo, el Metro cuenta sólo con 12 líneas de Metro y una de Tren Ligero. El sistema ha reducido el número de viajes persona-día de forma dramática, principalmente por el estado de su equipo. La Dirección General del STC Metro reconoce que cerca de 100 trenes están fuera de operación por falta de mantenimiento y refacciones, lo dramático de este dato es que representa casi la tercera parte de todo el sistema. La saturación de usuarios en los andenes debido a la alar-

mante disminución de velocidad y frecuencia de paso, aumenta el riesgo de accidentes mortales, situación inadmisibles.

Esto compete no sólo al Gobierno de la Ciudad de México, sino también al gobierno federal, dado que la Ciudad de México es, a la vez, capital de la República. Hasta la Reforma Política del Distrito Federal, la inversión y crecimiento del Metro dependían de los fondos aportados por el gobierno federal. Suponer que la autonomía del gobierno de la Ciudad es suficiente para sufragar los gastos del Metro, es un error.

Al día de hoy no hay un solo proyecto para nuevas líneas del Metro porque simplemente no hay recursos y el alto subsidio al pasaje, que no es aportado en su totalidad por el Gobierno de la Ciudad de México, han llevado al Metro a un verdadero estado de quiebra.

Proponemos cambiar radicalmente esta situación y retomar el Plan Maestro del Metro con visión del año 2020 al 2050 y con carácter metropolitano. Proponemos también que en los trabajos para la elaboración del Presupuesto 2020 tanto en Cámara de Diputados como en el Congreso Local de la Ciudad de México, se retomara El Plan Maestro con la participación de los gobiernos federal, de la Ciudad de México y del Estado de México. ●