

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Rechazan choferes ruta

Montan vecinos guardias por RTP



Amallevy Morales

Los vecinos pidieron la llegada de RTP y ahora se encargan de vigilar que transportistas no se opongan a la operación.

Molesta a residentes de Álvaro Obregón servicio deficiente y, además, resistencia

AMALLELY MORALES

La Ruta 121 de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), que va de San Bartolo Ameyalco a Metro Zapata, empezó a operar entre guardias de vecinos que, desde hace cinco años, han pedido dicho servicio.

Por ahora, funciona con un permiso provisional con vigencia de 90 días que luego será renovado.

“Puede suceder que en alguna parte se encuentre una mejor opción, después de los 90 días implica que la Semovi puede hacer las correcciones de la ruta trazada”, dijo Ramón Jiménez, director de RTP.

El lunes, el organismo empezó a hacer pruebas para comenzar con el servicio el miércoles, pero operadores de la ruta 41 de camiones concesionados lo impidieron desde el primer día.

Tanto RTP y como la Secretaría de Movilidad (Semovi) establecieron el miércoles una mesa de trabajo y los colonos, quienes discutieron con transportistas, expresaron su malestar en redes sociales e hicieron una petición en la plataforma Change.org

A la mesa arribaron los vecinos y los transportistas se fueron sin llegar a ningún acuerdo.

“Nos levantamos enojados y nos fuimos. No queríamos entrar en más conflicto con los vecinos, porque

ya habíamos discutido con ellos en la mañana”, recordó José Sánchez, el líder de Rutas Unidas, agrupación que aglutina a la Ruta 43.

En respuesta, los vecinos reforzaron las guardias ayer.

“Desde hace 5 años los habitantes del pueblo hemos pedido esta nueva ruta, sólo nos daban largas, hace 15 días nos dijeron que ya por fin”.

“¿Cuánto puede afectar que sean seis camiones? Ellos son más, dan un pésimo servicio y estamos en nuestro derecho de tener otras opciones”, afirmó la colona Alicia Alazañes.

José Sánchez aseguró que ellos exigen que las autoridades argumenten, con estudios, que se necesita el servicio.

“El servicio no se regula con firmas, que ellos nos presentaron. Para establecer un servicio hay que cumplir la ley; si no están conformes con la ruta, que la cancelen”.

“Si hay una insuficiencia de transporte, se tiene que hacer un estudio de necesidades; luego, un estudio técnico para poder establecer la forma de cómo se tenía que expedir. Lo suyo es un asunto de política más que de necesidad de transporte”, aseguró Sánchez.

Sin embargo, el Reglamento de Movilidad establece que las rutas de RTP sólo necesitan la autorización de la Secretaría para entrar en circulación.

Tras reforzar las guardias vecinales y la presencia de la policía, ayer empezaron a operar las seis unidades, sin que el director pudiera dar el banderazo de salida.



A ESTRENAR HÍBRIDOS O HASTA ELÉCTRICOS

La Semovi modificó las bases para que taxistas renueven sus unidades modelo 2009 y anteriores, por vehículos híbridos o eléctricos. Según un aviso publicado ayer en la Gaceta de Gobierno, la renovación será con apoyos de 50 mil pesos y 100 mil pesos que dará Semovi. Alejandro León





Mario Miranda

DERRAPA Y... CARAMBOLA

CUAUHTÉMOC. Una carambola sobre insurgentes dejó anoche cuatro lesionados, entre ellos dos policías. Una patrulla derrapó en el pavimento mojado por la lluvia, chocó un auto y se estrelló contra un Metrobús, a la altura de la Colonia Tabacalera.



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

EXCELSIOR
www.excelsior.com.mx

Página:

25

Sección:

Com

Fecha:

20 SEP 2019

Se pasó la luz roja. Una patrulla que presuntamente no respetó el semáforo se impactó con una unidad de la Línea 1 del Metrobús. Los hechos ocurrieron en el cruce de Insurgentes Norte y Tomás Alva Edison, en la colonia Tabacalera, alcaldía Cuauhtémoc, en donde cuatro personas resultaron lesionadas, entre ellas dos policías. *v.56h*



--	--	--	--	--	--	--	--



La patrulla le pegó al carro y luego rebotó contra el metrobús, pues estaba resbaloso por la lluvia.

Testigo

Derrapón acaba en carambola

GERARDO OLVERA

CIUDAD DE MÉXICO. - El pavimento mojado por la lluvia provocó una carambola sobre Insurgentes, donde estuvieron involucrados una unidad del Metrobús, una patrulla de la Policía Auxiliar y un auto particular.

A causa del percance cuatro personas resultaron lesionadas, entre ellas dos policías que viajaban en la unidad.

El percance ocurrió ayer alrededor de las 20:00 horas, sobre el carril confinado de Insurgentes Centro, a la altura de la calle Edison, Colonia Tabacalera.

En ese lugar se registraba un aguacero cuando la unidad de la patrulla derrapó por el pavimento mojado y la poca visibilidad.

Así, la patrulla chocó con un auto particular y luego la unidad terminó por estrellarse de frente



Más tarde una grúa retiró a la patrulla y arribaron representantes de aseguradoras.

El servicio del transporte público no fue interrumpido por el percance.



con el Metrobús.

El choque movilizó a policías, ambulancias y Bomberos.

Los agentes fueron rescatados del interior de la patrulla y luego de ser atendidos por paramédicos fueron trasladados a un hospital privado. Otros dos ocupantes del vehículo particular fueron también atendidos por servicios médicos.

4 personas

resultaron lesionadas: dos agentes de la SSC y dos civiles



MEGATROMPAZO

Cuatro policías auxiliares de la SSC-CDMX resultaron heridos tras el choque de la patrulla en la que viajaban, contra un Metrobús de la Línea 1 sobre avenida de Los Insurgentes, en la colonia Tabacalera, alcaldía Cuauhtémoc.





Página: 28

Sección: met

Fecha: 21 SEP 2019



SECRETARÍA DE CULTURA CIUDAD DE MÉXICO

CULTURA SUBTERRÁNEA

2019

El Sistema de Transporte Colectivo Metro cumplió 50 años este mes y para conmemorar la fecha puedes visitar algunos de sus espacios enfocados a promover el arte y la cultura. Por ejemplo, esta semana se inauguró un mural, homenaje a las víctimas de los sismos del 85/2017 en la estación San Antonio Abad; la nueva *Galería Metro* con obra de Pedro Friedeberg, una camina alucinante en Metro Bellas Artes, o el *Museo del Metro*, con la historia del "gusano naranja" en Mixcoac.

Cuándo y dónde

Todos los días del año. Distintas sedes que puedes consultar en www.metro.cdmx.gob.mx/
Sigue la conversación en redes: @MetroCDMX



Página:

48

Sección:

Fecha:

IDEAS

Oda al Metro en hora pico

Rodrigo Coronel
ALGARABÍA

48

EL METRO es sin duda la primera aduana chilanga. Para la cultura capitalina mantiene un estatuto iniciático, casi místico. Si acaso una ceremonia podría expedir el certificado de “chilango calado” —sin albur—, es la de una travesía por las entrañas de esta subterránea del infierno llamada Ciudad de México. Capitalino que no haya hecho suyo el Metro, no es capitalino. Por eso, más allá de medio de transporte, es toda una institución.

ES COMO EL FUTURO

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

Se tienen algunos registros hacia 1958, vagos y poco documentados, sobre trabajos universitarios que aconsejaban la construcción

Detrás de la construcción del Metro están Francia y la idea de proyectar al mundo una imagen de progreso.

de un monorriel para la ciudad. Más adelante, y en vista del crecimiento exponencial de habitantes y usuarios de automóviles, el fortalecimiento del transporte público se volvió una necesidad inaplazable. En consecuencia, durante la administración del presidente Adolfo López Mateos, de 1958 a 1964, tomó más fuerza la idea de construir para la ciudad un medio de transporte con una magnitud tal que atendiera la creciente necesidad de moverse en la, desde entonces, congestionada metrópoli.

Sin embargo, ese proyecto fue abandonado, pues se consideró económicamente inviable. En su lugar se comenzó la construcción del Periférico, una priorización que marcaría a largo plazo el debate entre apostar por un medio de transporte colectivo o de-

finirse por el impulso y desarrollo de vías rápidas y, en consecuencia, del automóvil.

Más aquella pretensión por apoyar el uso del automóvil se creyó finalmente desecada o, al menos, moderada. Los capitalinos no paraban de hacer más capitalinos y las calles de la ciudad, cada vez con más frecuencia, terminaban colapsadas como ahora, no con la intensidad enfermiza con la que el tránsito se detiene en estos días, pero sí lo suficiente como para que el gobierno de entonces abriera la

ABRIR UN AGUJERO

Lo malo del futuro es que nunca avisa de su llegada. Cuando menos se piensa, en la puerta aparece una figura difusa pero que toca insistentemente y no hay forma de distraerle. Así, 541,000 personas le dieron la bienvenida al siglo xx en el aún llamado Distrito Federal, y 60 años después los que verían la llegada del hombre a la Luna y el desarrollo del movimiento estudiantil ya se contaban en millones, para ser exactos 4 millones 870,876 espectadores del nuevo

mundo, todos ellos residentes de la capital. En una circunstancia así, el Metro era casi una urgencia.

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

En abril de 1967, el gobierno federal decretó la creación del Sistema de Transporte Colectivo; el 19 de junio de 1967 se declararon oficialmente inauguradas las obras del Metro, justo donde se encuentran las avenidas Bucareli y Chapultepec. Así concluía un arduo proceso de convencimiento y maduración que había tenido al ingeniero Bernardo Quintana co-