



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Capitalinos deben pagarlos a 17 años

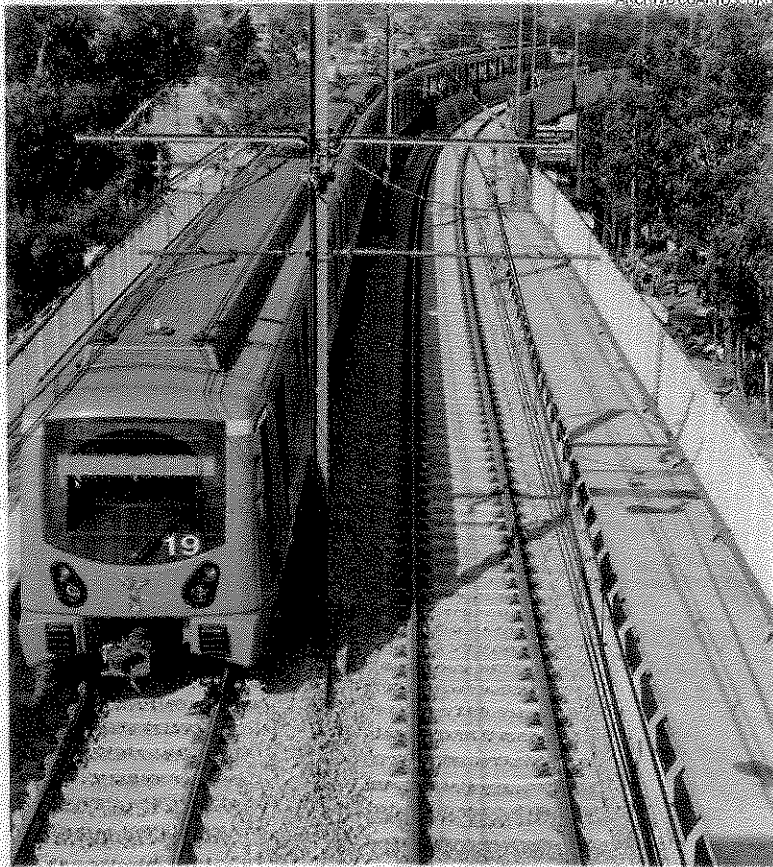
Con los 30 mmdp de los 30 trenes de L-12, se repararía todo el Metro

El contrato se metió a reserva para no difundir condiciones de los pagos

FELIPE RODEA
frodea@elfinanciero.com.mx

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro adquirió 30 trenes para la Línea 12 mediante un contrato leonino que no se puede modificar; que se metió a reserva para que no se conocieran públicamente sus condiciones de pago, que podrían llegar hasta los 30 mil millones de pesos durante los 17 años en que se pactó; prohíbe a los trabajadores dar mantenimiento a los convoyes, y, a partir de septiembre, concluirá su seguro de cobertura cambiaria pagando sus reparaciones conforme a las subidas del dólar.

Este martes, el director de este sistema de transporte, Jorge Gaviño Ambríz, se presentará ante comisiones de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), en cuyo mensaje dejará en claro que al establecer el pago en dólares, los capitalinos tendremos que pagar con nuestros impuestos alrededor de 28 mil millones de pesos hasta 2026 por 30 convoyes, y eso si el dólar se mantiene a precios actuales, porque de elevarse podría llegar a los 30 mil millones.



MANTENIMIENTO. El contrato estipula que los trabajadores del SCT Metro no pueden darle servicio a los trenes de la L-12, sólo CAF, la empresa que los arrenda.

FOCOS

Para ejemplificar esa cantidad, Gaviño Ambriz dijo a El FINANCIERO que "vamos a pagar toda esa cantidad a lo largo de 17 años (entre 28 mil millones y 30 mil millones de pesos), cuando necesitamos para reparar todas las estaciones, todos los túneles y todos los trenes para dejar al sistema en óptimas condiciones, esos mismos 30 mil millones de pesos".

Detalló que la adquisición de esos trenes sí se pudo haber hecho de otra manera. Hace seis años se hubieran adquirido al contado con apenas 5 mil millones de pesos. O habrían costado 8 mil millones de pesos pagaderos en cómodas mensualidades a nueve años.

En otro esquema se hubieran comprado esos mismos trenes para pagar 9 mil millones o 10 mil millones durante 12 o 15 años; otra propuesta hubiera sido que se pagarán 2 mil millones, utilizando la mano de obra que hay en el Sistema de Transporte Colectivo. Estaríamos hablando máximo de 12 mil millones de pesos pagaderos entre 15 o 17 años, subrayó.

Las condiciones. El contrato de arrendamiento de trenes estipula que se deben pagar a 17 años, tomando en cuenta el precio del dólar.

Sin marcha atrás. "No se pueden cambiar muchas situaciones del contrato, porque en el clausulado está prohibido", dice el director del Metro.

Pero la pésima negociación que se hizo, tampoco se puede modificar, asegura Gaviño Ambriz, pues que "no podemos cambiar otras situaciones del contrato, porque dentro del clausulado está prohibido", condenando al STC a pagar esos casi 30 mil millones de pesos.

Gaviño Ambriz informó que el esquema financiero para pagar los trenes consta de dos contratos subsumidos: el primero se refiere al pago de los trenes a los bancos, que es fijo, por lo que no se puede

dejar de pagar. A pesar de que se detuvo la Línea 12, en 11 estaciones para reparar sus errores y defectos, se siguió pagando lo mismo mensualmente.

La otra parte del contrato se refiere al mantenimiento de los trenes, es decir, se paga para que por 17 años la empresa CAF, que es la que arrenda los convoyes, limpie vidrios, arregle los motores, o algún otro tipo de mantenimiento, "pero cuando son trenes nuevos no se les hace nada más que estar revisando, se les echa aceite, pero el clausulado no permite la intervención de los trabajadores del Metro en estas tareas", lamenta el director del Metro.

El seguro para el mantenimiento de esos trenes concluye a los cinco años. "Por lo que a partir de septiembre vamos a pagar a cómo esté el dólar", alerta Gaviño Ambriz.

Sin servicio. Por fallas en la Línea 12, en 2014, se suspendió el servicio en 11 estaciones, por 20 meses.

También se quejó de que el contrato se metió a reserva para que mantener en secreto sus condiciones hasta su cumplimiento. Sin embargo, anunció que se abrirá un micrositio en Internet para su libre consulta después de su comparencia.

“Hay que retomar el paso en la CDMX”

Se dejaron caer los logros de AMLO, afirmó Delgado

VÍCTOR MAYÉN

De ser electo sucesor de Miguel Ángel Mancera, el senador Mario Delgado buscará rescatar los logros de los gobiernos de Andrés Manuel López Obrador y Marcelo Ebrard Casaubón, porque “mucho se perdió”.

“Hay que retomar el paso, que renovar la esperanza y que esto sea una plataforma para lanzar a la ciudad hacia el futuro para recuperar el liderazgo obtenido, el cual Mancera dejó caer”, afirmó en entrevista para CAPITALMEDIA.

Agregó que el combate a la inseguridad será una de sus prioridades, porque representa el principal problema que enfrenta actualmente la capital del país.

“La CDMX era la única isla de tranquilidad en el país y eso fue el resultado del trabajo de dos administraciones muy exitosas, muy dedicadas al tema de la seguridad, como fue la de López Obrador y la de Marcelo Ebrard.

“Todo el avance de esas dos administraciones se echó para atrás, se dejó caer. En seguridad, si dejas de trabajar un día, te gana la delincuencia”, afirmó.

Además, se pronunció por volver a utilizar las 15 mil cámaras de video-vigilancia que tiene la ciudad, pues, dijo, “se tienen los videos, pero no se revisan dónde hay delitos”.

“Habrá que retomar el control de la seguridad, es decir, estar chequeándola de manera permanente, como hacía López Obrador a las seis de la mañana”, destacó.

Señaló que una parte fundamental de su administración será rescatar el control de confianza, rotar los mandos y sancionar la colusión; pero, premiar el esfuerzo, modernizar los reclusorios y ampliar la capacidad de investigación de delitos, como el homicidio.

Apuntó que no sólo con mejorar la policía se logrará abatir la inseguridad, sino habrá que hacer inversión social, principalmente en los jóvenes, para evitar que deserten de las escuelas y que caigan en las manos delincuencia.

Una medida, indicó, será expandir el programa Jóvenes de Prepa, para llevarlo a las secundarias y rescatar a los que viven en las calles.

Entretanto, la movilidad y la deficiencia en el transporte público serán otras de sus prioridades.

Declaró que es importante extender más rápido el Metrobús y doblar el número de ecobicis que actualmente hay en la ciudad, pues “sólo en 2012 tuvimos más ecobicis que todas las que ha puesto la actual administración.

“Empezamos tres años antes que el sistema de Nueva York, y Nueva York ya nos dobló”.

La CDMX era la única isla de tranquilidad en el país y eso fue resultado de dos administraciones muy exitosas, muy dedicadas a la seguridad, la de López Obrador y la de Ebrard”

Hay que repensar el modelo hídrico; reutilizar el agua, darle tratamiento, diferentes usos para bajar el promedio de consumo”

Mario Delgado
Senador de la República

En el caso del Metro, afirmó que hay que reorganizar su financiamiento para dedicar mayores recursos a su mantenimiento, “pues prácticamente tenemos que reconstruir líneas completas”.

Reconoció que el cambio climático y la mejora de la calidad del aire significan una prioridad para los ciudadanos, pues por errores, por ejemplo, en la política del Hoy No Circula se regresó a más de 600 mil autos a la circulación.

Asimismo, propondrá estímulos fiscales para facilitar la conversión

de toda la flota de taxis y autobuses hacia vehículos eléctricos.

"Eso lo prometió Mancera y no ha pasado absolutamente nada, porque no ocurre mágicamente. Tiene que haber una acción del gobierno para que esto ocurra", resaltó.

Aceptó que una preocupación mayúscula es el abasto de agua; "hay que repensar el modelo hídrico; reutilizar el agua, darle tratamiento, diferentes usos para bajar el promedio de consumo y retenerla, no hacer el enorme esfuerzo de traerla y luego de sacarla".

En cuestión de desarrollo urbano, se manifestó en contra de activar un impuesto a la plusvalía. "Esa es una muy mala idea, por una razón, la plusvalía, es decir, el aumento del valor de tu propiedad está registrado en el Catastro, porque el valor catastral es igual al valor comercial".

Por último, el aspirante de Morena y funcionario en dos administraciones capitalinas pasadas, afirmó que como jefe de Gobierno, se dedicará a construir consensos con las demás fuerzas políticas, porque "no hay otra manera de gobernar".

¿SERÁ?



Impulsar el agro: TLC

Al asumir la vicepresidencia de la Comisión del Campo de la Conago, el gobernador de Durango, **José Rosas Aispuro**, solicitó que se integren los mandatarios estatales a la Comisión Negociadora del Tratado de Libre Comercio. Que se conozcan las inquietudes y preocupaciones de las entidades federativas, así como aprovechar el TLC para impulsar la situación del agro en México fueron las propuestas integrales del duranguense ante el presidente en turno de la Conago, **Miguel Ángel Mancera**.



¡Sí que tiene dinero!

A diferencia de sus otros compañeros de partido que aspiran a la Jefatura de Gobierno, el senador **Mario Delgado** hizo gala de sus recursos y, aunque es el que menos posibilidades tiene de ser considerado por el dueño de su partido... perdón, por la militancia morenista, invirtió en anuncios espectaculares, en spots en radio y en folletos a color que distribuyó por miles en distintos puntos de la ciudad. ¿Será que tiene su ronchita por los sobrecostos de la Línea 12 del Metro? ¿Será?

Capacitación con dedicatoria

Algo raro ocurre al interior de los tres zoológicos de la Ciudad de México, según comentan, pues resulta que la directora general de Zoológicos y Vida Silvestre de la CDMX, **Claudia Lewy Sánchez**, licitó un paquete de cursos de capacitación y evaluación para su planta de médicos de confianza y de base, pero curiosamente el ganador fue su inseparable amigo y socio, (que también imparte otro curso a cuidadores de los zoológicos) **Enrique Yarto**, del Imfac. Además, se dice que Lewy obligó a todos los trabajadores a tomar la capacitación y ser calificados, pero la funcionaria omite que los doctores de base, o sea sindicalizados, no pueden ser obligados a la evaluación. Como dato adicional, las valoraciones serán cada domingo, durante seis meses y en horario de 19:00 a 21:00 horas; los domingos, en horas no laborables. ¿La titular de la Sedema, **Tanya Müller**, estará enterada?, pues los cursos arrancan este lunes. ¿Será?

Semana de retos

Después de los escándalos del senador **Jorge Luis Preciado**, como legislador y candidato, así como de **Ernesto Cordero**, casos que provocaron un intenso debate y jaloneo al interior de la bancada, esta semana el PAN, coordinado por **Fernando Herrera** en esa cámara, tiene enfrente su plenaria, una prueba de fuego para el legislador que, dicen, llega con una bancada legislativa unida y la postura firme respecto al Sistema Nacional Anticorrupción, en el entendido de que la Fiscalía General debe ser autónoma y las fiscalías, independientes. ¿Será?

Festejo de altura

Quien dice que **Emilio Gamboa Patrón** llegará a lo más alto, no miente. Cuando menos hoy será así: celebrará su cumpleaños en el piso 51 de la Torre Mayor, el Club 51, uno de los más exclusivos de la capital. Desde aquí, una felicitación.

BINOCULARES

Triste historia

El que ya ni la amuela es el senador **Mario Delgado**, quien le metió buena lana a la promoción de sus aspiraciones para ver si ocurría un milagro y la gente lo respaldaba con su voto para ser candidato de Morena. Delgado está más quemado que Judas en Sábado de Gloria, pues la gente no olvida que por su ineficacia, el gobierno de la Ciudad de México está endrogado y tiene que pagar montos millonarios a empresas por la Línea 12. En su discurso de promoción durante varias entrevistas, Delgado decía casi, casi que él le servía café a **López Obrador** y que eso respalda su conocimiento para gobernar la CDMX.

Las trasnacionales automotrices consentidas del gobierno mexicano

IVÁN RESTREPO

Uno de los más graves errores cometidos por el gobierno federal ha sido abandonar la política de comunicar al país por ferrocarril. Es un medio de transporte que contamina menos, se desplaza a gran velocidad y permite mover a miles de pasajeros, además de los artículos que produce la industria para el consumo interno y externo. El mismo error lo ha cometido la megaurbe que concentra la población de la capital del país y la de los estados de México, Hidalgo, Puebla, Tlaxcala y Morelos. O en las zonas metropolitanas de Monterrey y Guadalajara. Agreguemos el corredor turístico más importante de América Latina: los 120 kilómetros que van de Cancún a Puerto Morelos, Playa del Carmen y Tulum.

En vez del ferrocarril en sus diversas modalidades, las instancias oficiales dieron prioridad y protección a la industria automotriz, que saturó en unos cuantos lustros el sistema de movilidad urbana de las 50 ciudades principales y obliga a construir autopistas para el desplazamiento entre ellas a un alto costo económico, ambiental y social. A lo anterior se suma una enorme corrupción en beneficio de funcionarios, sus familiares y amigos, sean del país, como el Grupo Higa o las empresas involucradas en el Paso Expres en Cuernavaca. O de España, con la trasnacional OHL.

Quedó en el olvido el tren que uniría a la megaurbe con Querétaro y que debía extender su trazo por el centro del país hasta llegar a la frontera con Estados Unidos, en beneficio de millones de pasajeros y la movilidad de ciudades como Celaya, Irapuato, León, Guadalajara, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey, entre otras. La línea 12 del Metro de Ciudad de México es otro ejemplo de incompetencia y negocios turbios de autoridades y empresas. Sus problemas no terminarán nunca, si nos atenemos a las declaraciones de los funcionarios responsables de evitar accidentes: cerca de 200 millones llevan gastados sólo en mantener en buen estado parte del trazo.

Ahora la atención está puesta en el Tren Interurbano que unirá la capital del país con Toluca y que entrará en servicio el año próximo. Es la obra cumbre del sexenio en transporte y debe beneficiar a miles de usuarios que hoy se desplazan por el puente de los valles de México y Toluca. Pero no todo se ha hecho en beneficio del medio ambiente y de los habitantes por donde va el trazado de dicho tren. Comenzando por la afectación de áreas antes cubiertas de árboles y terminando con los posibles efectos negativos y peligrosos del trazo en la zona de Santa Fe. Si ya en esta parte de la ciudad existen problemas por nula planeación del uso del suelo y edificar sobre áreas que debían conservarse por su alta fragilidad, se teme que el trazo del Interurbano tenga problemas al correr por los viejos causes hidrológicos. Como el agua tiene memoria, como por el

calentamiento global las lluvias serán cada vez más intensas en el poniente de la Cuenca de México, los especialistas alertan de posibles daños a la infraestructura de esa obra. Y aunque disminuirá en el corto plazo el flujo de vehículos particulares y de camiones de pasajeros con destino a Toluca y poblaciones vecinas, no está de más señalar que por las actuales vías terrestres seguirán contaminando los que tienen como destino final otras ciudades del centro y norte del país. Y que la interconexión del nuevo tren con el Metro de la capital del país creará nuevos problemas de movilidad y utilización del espacio urbano.

Si las autoridades y los legisladores tuvieran como prioridad el transporte público no contaminante, el tren sería una de las soluciones más efectivas y ventajosas.

Y para los de corta memoria: la violación y muerte en junio pasado de la joven Valeria en un microbús de la línea 40 del estado de México, siguió otra violación, la de Diana, en otra unidad de la Ruta 52. Estos dos casos evidenciaron la forma irregular en que funcionan las concesiones del transporte público en la vecina entidad. Las unidades en que ambas mujeres fueron vejadas, ostentan la leyenda donde se apoya al candidato Alfredo del Mazo. Acarreo de votantes a cambio de funcionar violando las normas mínimas de seguridad y comodidad. Y como en el caso del socavón en Cuernavaca, la corrupción y la impunidad se imponen. ■

APLICARON ENCUESTA

Prevén candidato a jefe de gobierno de Morena esta semana

Salvador Corona y Notimex
EL ECONOMISTA

CON SEÑALAMIENTOS de llamadas falsas e inconformidad por no crear dos sondeos, la dirigencia nacional de Morena (a través de las secretarías de Elecciones y Formación Política) aplicó este fin de semana la encuesta domiciliaria abierta a la población de la capital para definir su candidatura a jefe de Gobierno de la Ciudad de México.

La delegada en Tlalpan y aspirante al cargo, Claudia Sheinbaum, acusó el mismo viernes que se realizaron llamadas telefónicas a su nombre, en las cuales se pedía que votaran por ella; la funcionaria rechazó cualquier vínculo.

Además, negó que alguna empresa estuviera a cargo de realizar los cuestionarios para elegir al idóneo de Morena para ser coordinador territorial (definición que Morena le da a sus aspirantes).

Por otro lado, el delegado en la Cuauhtémoc, Ricardo Monreal Ávila, insistió en su solicitud de que sean dos encuestas las que se apliquen como método de elección interna en Morena.

El líder de Morena en la capital y aspirante al puesto de elección popular, Martí Batres —al salir del Consejo Estatal que se realizó este sábado—, dijo que los resultados de la encuesta serán entregados el próximo jueves por la dirigencia nacional, y tendrá que notificar a los aspirantes antes de dar a conocer los resultados públicamente.

Cabe mencionar que las tres interrogantes que aplicó Morena el fin de semana a los capitalinos fueron: ¿conoce usted a los políticos morenistas que están conteniendo para ser el candidato oficial del partido para la jefatura de Gobierno?, así como la trayectoria de cada uno y por quien de los cuatro aspirantes de Morena votaría para ser jefe de

Gobierno.

ACTOS ANTICIPADOS, ACUSAN EN EL PRD

En tanto, el PRD presentará este lunes ante el INE una denuncia de hechos en contra de los cuatro aspirantes a la candidatura de Morena por presuntos actos anticipados de campaña.

El recurso será presentado por Raúl Flores, presidente del sol azteca en la Ciudad de México, y por Beatriz Mojica, secretaria general del CEN perredista.

LANZAN MOVIMIENTO

Ciudadanos, políticos sin partido, deportistas y empresarios conformarán un frente ciudadano para buscar y contender por las diversas candidaturas a puestos de elección popular en la Ciudad de México, por la vía independiente, en los comicios del 2018.

Este frente ciudadano, que perfila contender contra las fuerzas políticas de la Ciudad de México, lo encabezan Xavier González Zirión, Ricardo Pascoe y Demetrio Sodi, mediante el proyecto "Podemos Juntos CDMX".

El objetivo, señaló la agrupación, es "construir una política de servicio para los capitalinos y no para grupos políticos o de interés que se han enquistado en el gobierno de la capital del país desde 1997, dejando a un lado a los ciudadanos y privilegiando sus prioridades".

Este frente ciudadano lo integran profesionales con vocación de servicio "que demostrarán que se puede hacer política y ciudad sin robar", refiere un comunicado de dicho frente.

"No ha fracasado la política en la capital de todos los mexicanos, ha fracasado la clase política, no se puede gobernar sin la gente, pero sí se puede gobernar sin partidos,

no se necesita un partido para gobernar, se necesita a la gente para hacerlo", afirmó la agrupación.

"En Podemos Juntos CDMX queremos que las noticias de esta metrópoli sean por resolver el tráfico, la contaminación o la reducción de pobreza, no por la mal llamada Línea Dorada o 12 del metro y los asesinatos a diario", indicó.



Claudia Sheinbaum



Ricardo Monreal



Martí Batres



Mario Delgado

Por la vía independiente, políticos sin partido y ciudadanos buscarán cargos en los comicios del 2018 en la capital, a través del movimiento Podemos Juntos.

“Yael me pregunta si le crecerá su manita”

- Niño lesionado en el Metro recién había llegado de Playa del Carmen
- Tras visitar Chapultepec ocurrió la tragedia, lamentó su padre

REBECA JIMÉNEZ

—rebeca.jimenez@eluniversal.com.mx

NAUCALPAN, Méx. — Al ver su antebrazo envuelto en vendas, el pequeño *Yael* pregunta a su padre: “¿Cuándo me va a crecer mi manita?”. No comprende que la amputación que vivió en una de las escaleras eléctricas del Metro Tacubaya lo obligará a modificar su futuro.

El pequeño de cinco años visitó el zoológico de Chapultepec, de donde salió acompañado de sus padres rumbo al Metro. Al llegar a la estación de trasbordo de Tacubaya de la Línea 7, descendieron por las escaleras eléctricas, las más largas del Sistema de Transporte Colectivo, donde su vida cambió, relató Is Bocet Rodríguez, padre del niño.

Médicos del Hospital de Traumatología del IMSS Lomas Verdes señalaron que el pequeño sufrió amputación traumática, por lo que especialistas poco o nada pudieron hacer para que recuperara su mano, toda vez que las escaleras del Metro al parecer no sólo cercenaron, además terminaron con la posibilidad de reconstruir y unir los tendones de su pequeña extremidad.

“Dentro de todo lo malo, afortunadamente fue su manita derecha, porque el niño es zurdo”, señaló su padre, quien relató que él llevaba al pequeño de la mano y la mamá iba atrás de ellos en las escaleras del Metro Tacubaya, cuando el niño se agachó por algo que se cayó y sus dedos quedaron atrapados entre los escalones.

“Fue un momento de desesperación, las escaleras del Metro no tienen botón de alarma o señalamiento que indique el sitio donde se puede

detener la operación de las escaleras, nadie nos auxilió, fue un pasajero el que llamó una ambulancia; los policías aparecieron mucho después y en lugar de apoyar, nos gritaron y respondieron de forma violenta”, señaló Is Bocet.

Paramédicos de la Cruz Roja trasladaron al niño de cinco años al Hospital de Traumatología de Lomas Verdes, donde médicos lo estabilizaron y donde Is Bocet escuchó a su pequeño preguntarle, mientras mostraba su antebrazo envuelto en vendajes: “Papá, ¿cuándo me va a crecer mi manita?”.

Yael entraría este lunes a la escuela.

“Dentro de todo lo malo, afortunadamente fue su manita derecha [la amputada], porque el niño es zurdo”

“Fue un momento de desesperación, las escaleras del Metro no tienen botón de alarma o señalamiento que indique el sitio donde se puede detener la operación de las escaleras”

IS BOCET

Padre del niño lesionado en escaleras eléctricas de L7

la, al tercer año de preescolar, lo cual no ocurrirá porque permanecerá internado en un hospital del IMSS, donde médicos especialistas supervisarán la evolución de la lesión, tras sufrir la amputación de su mano derecha, y posteriormente evaluarán la posibilidad de recibir una prótesis y terapias de rehabilitación, informó su padre, consternado.

El pequeño vivía en Playa del Carmen, donde creció junto al mar nadando como un pequeño tritón; llegó a la Ciudad de México hace unos días, por eso fue a conocer el zoológico de Chapultepec, donde quería ver a los pingüinos. Subir al Metro para él también fue una aventura... que terminó en tragedia, lamentó su padre. ●

Promete STC asumir los gastos médicos

DIANA VILLAVICENCIO

—diana.fuentes@eluniversal.com.mx

●●● A través de un seguro de acciones, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro informó que se cubrirán todos los gastos médicos del niño de cinco años que perdió la mano derecha en las escaleras eléctricas de la Línea 7 al tratar de levantar un objeto.

En entrevista con EL UNIVERSAL, el director general del Metro, Jorge Gavino Ambriz, lamentó este hecho y aclaró que se trató de un accidente que no tuvo nada que ver con un problema mecánico de las escaleras eléctricas.

Gavino Ambriz tampoco responsabilizó a los padres de familia, pues consideró que los incidentes ocurren en segundos.

"No me gustaría responsabilizar a los padres de familia, porque esto es muy lamentable, se descuidan en segundos. Finalmente es un accidente que se tiene que prever, los accidentes pasan como cuando los niños entran a la cocina.

"Las escaleras tienen movimiento e igual las puertas de los trenes. Ha habido casos en que las madres se pegan a las puertas y los niños meten las manos; en ocasiones se pueden lastimar y hay que tener mucho cuidado en ese sentido".

El director del Metro confirmó que hay un seguro para accidentes que cubre todo lo que pasa en el Sistema de Transporte Colectivo, incluyendo este tipo de accidentes.

Aunque no precisó monto del seguro, señaló que la aseguradora ya está avisada y tendrá que cubrir los gastos del menor.

"Es un accidente muy lamentable, que consterna porque no tiene reparación. Debemos tener más cultura en el uso de las escaleras eléctricas. Ha habido registros de personas a quienes se les

atora las agujetas, el zapato, el chal, aunque no había existido una lesión de este tipo", manifestó el ex asambleista.

Recordó que en mayo del año pasado fue lanzada una campaña de prevención para evitar accidentes en los 466 equipos que beneficiarán la movilidad en las estaciones.

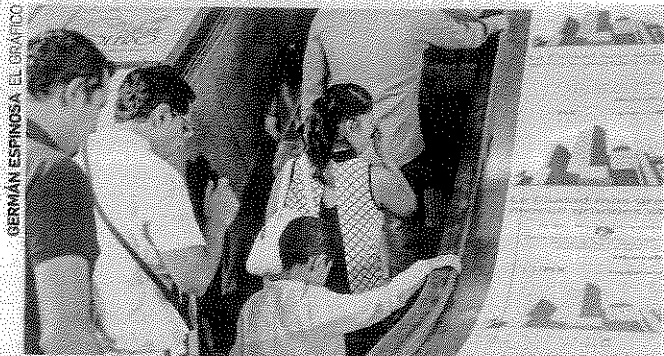
Además de que se han realizado perifoneos con la colaboración de personalidades del ámbito deportivo, como los ex campeones de boxeo Carlos Zárate y Guadalupe Pintor, y la actual campeona mundial Mariana Barbie Juárez, para invitar a los usuarios del Metro a utilizar las escalinatas fijas como una medida saludable.

Dentro de algunas recomendaciones está el ascender o descender tomados del pasamanos, sujetar a los infantes de la mano, tener cuidado de no desplazarse con los cordones de los zapatos desatados, no arrojar objetos en los escalones, no correr e incluso evitar más de una persona por escalón, ya que están diseñados para soportar 120 kilos como máximo. ●



"No me gustaría responsabilizar a los padres de familia, porque esto es muy lamentable, se descuidan en segundos"

JORGE GAVINO
Director del STC Metro



GERMÁN ESPINOSA. EL GRÁFICO

EL ACCIDENTE se registró en el metro Tacubaya.

MÉDICOS NO PUDIERON SALVARLE EXTREMIDAD

¿Cuándo me va a crecer mi manita?

Rebeca Jiménez

En Naucalpan

AL VER SU antebrazo envuelto en vendas, el pequeño Yael pregunta a su padre: "¿Cuándo me va a crecer mi manita?"

El pequeño de cinco años visitó el zoológico de Chapultepec, de donde salió acompañado de sus padres rumbo al Metro. Al llegar a la estación de Tacubaya de la Línea 7, descendieron por las escaleras eléctricas cuando el niño se agachó por algo que se cayó y sus dedos quedaron atrapados entre los escalones, relató **Is Bocet Rodríguez**, padre del niño, quien lo llevaba de la mano.

Médicos del Hospital de Traumatología del IMSS Lomas Verdes señalaron que el pequeño sufrió amputación traumática, por lo que especialistas poco o nada pudieron hacer para que recuperara su mano, ya que las escaleras del Metro no sólo cer-

Metro cubrirá los gastos

A través de un seguro de acciones, el Sistema de Transporte Colectivo Metro informó que se cubrirán todos los gastos médicos del niño que perdió la mano derecha en las escaleras eléctricas del Metro.

cenaron, sino que terminaron con la posibilidad de reconstruir y unir los tendones de su extremidad derecha.

El pequeño vivía en Playa del Carmen. Llegó a la Ciudad de México hace unos días, por eso fue a conocer el zoológico de Chapultepec, donde quería ver a los pingüinos. Subir al Metro para él también fue una aventura... que terminó en tragedia, lamentó su padre.

El miedo de tomar el transporte público de la CDMX

Estudio indica que 50% de capitalinas han sido violentadas en espacios públicos. Miradas lascivas y acercamientos son las principales agresiones

Texto: **DANIELA HERNÁNDEZ**
 Infografía: **FERMÍN GARCÍA**

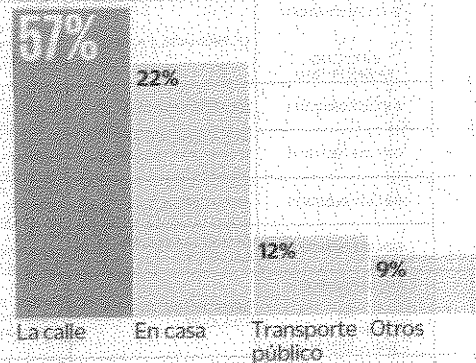
De Tlatelolco, de la Línea 3 del Metrobús, hasta Perisur en la Línea 1, hay más de 30 estaciones. Un trayecto largo, pero el más directo hasta la casa de Karen. El reloj marcaba las tres de la tarde cuando esta mujer de 27 años decidió tomar esa ruta. El día en la capital era caluroso. La temperatura de abril estaba por encima de los 25 grados centígrados. Karen traía puesto un vestido que le llegaba unos centímetros arriba de las rodillas. En su camino escuchó "piropos" por parte de extraños. Antes de pasar el torniquete de entrada, un hombre se le quedó viendo por varios minutos. No le dio importancia. "Pienso que no va a pasar de que te vean y ya", relata. Pero ese día una simple mirada se convirtió en un trayecto tortuoso.

PERIODISMO DE DATOS

Karen entró a la estación y observó al hombre entrar detrás de ella. La solución inicial: moverse al vagón exclusivo de mujeres. Un lugar seguro. Eso no lo detuvo. Durante más de una hora, incluso en el transbordo, esta joven se tuvo que cuidar de que el desconocido que la observó no se le acercara demasiado.

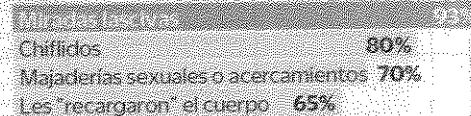
Violencia sexual contra la mujer en la Ciudad de México

Lugar donde sucede



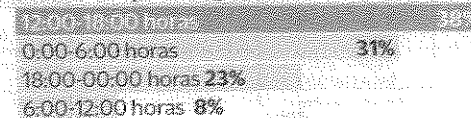
Agresiones en el transporte público*

Las más frecuentes

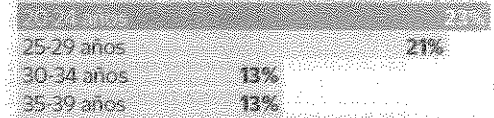


*Principales respuestas obtenidas en un grupo focal hecho por ONU Mujeres. NOTA: Las encuestadas podían elegir más de una opción.

Horario en que se registran



Edades más vulnerables (para ser agredida sin importar el lugar)



Fuente: ENDIREH y ENVIPE. Inegi

"Las miradas morbosas, chiflidos o piropos no son vistos como una forma de violencia sexual porque no hay golpes o agresiones físicas"

YELIZ OSMAN

Coordinadora del programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas

"Me sentí muy enojada y asustada. No podía creer lo que estaba pasando. Fue la vez que me sentí más amenazada en el transporte público"

KAREN

Victima de agresión en una estación del Metrobús de la Ciudad de México

32%

DE LAS MUJERES que usan transporte público a nivel nacional han sido violentadas. Desde hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación

La mitad de las mujeres que habitan en la Ciudad de México han sido violentadas en espacios públicos. Esta cifra está por encima de 32% que se registra a nivel nacional, de acuerdo con los datos que retoma el *Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en transporte público de la Ciudad de México*, publicado por ONU Mujeres.

El Instituto de las Mujeres, ONU Mujeres y El Colegio de México se dieron a la tarea de analizar esta situación para entender las agresiones que viven las usuarias del transporte en la capital. "Esta iniciativa surge porque no hay estadísticas que te ayuden a visibilizar esta dinámica. Sin estos datos no se pueden crear estrategias de prevención, iniciativas o programas (...). Además, la violencia sexual que ocurre en la vida cotidiana de las mujeres en todas las ciudades del mundo es un tema desatendido", asegura Yeliz Osman, coordinadora del programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas de ONU Mujeres.

Mediante la recopilación de datos de la Procuraduría capitalina, encuestas de Inegi y grupos focales, estas tres instituciones lograron mostrar un panorama poco alentador para las mujeres de la Ciudad de México. El objetivo fue que ellas identificaran el tipo de violencia que sufrieron en los últimos tres meses al usar el transporte de la capital: 93% afirmó que sufrió miradas lascivas; ocho de cada 10 padecieron chiflidos por su forma de vestir o apariencia; 70% toleró majaderías sexuales o incluso acercamientos desmedidos, y en 65% las mujeres respondieron que les "recargaron" el cuerpo. Así está marcado el día a día de las mujeres que usan desde el Metro hasta el Metrobus de la capital.

Karen ha padecido casi todas estas formas de violencia. Desde "piropos" hasta las miradas. El día que entró a la estación Tlatelolco nunca pensó que el señor que la vio fijamente en el torniquete se convertiría en su acosador por la siguiente hora y media. Durante el camino hacia el sur de la ciudad, esta joven intentó pensar que el hecho de que ambos fueran hacia el mismo destino no era más que una

coincidencia. Por fin llegó a Perisur. Bajó sin mirar atrás. "Ese fue mi error", acepta.

Caminó unos cuantos pasos y sintió que alguien iba detrás de ella a una corta distancia. Volteó y ahí estaba de nuevo el mismo hombre que la había incomodado con su mirada. El miedo se apoderó de ella. Aceleró su andar. Él hizo lo mismo. Nunca la volteó a ver, solo seguía sus pasos. Karen no supo qué hacer, había más usuarios a su alrededor, pero en el fondo sabía que estaba sola.

Ocho de cada 10 mujeres que sufrió una agresión en el transporte público viajaban solas, según los datos reportados en el diagnóstico. El problema de la violencia en espacios públicos "se focaliza en ciertos transportes. Se da con mayor frecuencia en el STC Metro porque este tipo de personas aprovechan la aglomeración para robar o realizar acercamientos indebidos", señala Georgina Cárdenas, investigadora en Políticas Públicas del Centro de Investigaciones y Estudios de Género (CIEG).

Horarios y zonas peligrosas

Karen no viajó en la madrugada, ni siquiera en la noche. Ella tomó el Metrobus a las tres de la tarde. Una de las principales horas pico. Contrario a lo que se piensa, 40% de las agresiones (hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación) fueron entre el mediodía y las seis de la tarde. El otro horario más riesgoso es a partir de la medianoche y hasta las seis de la mañana.

El diagnóstico identificó también los principales hot spots, es decir, aquellos puntos que concentran ataques sexuales cerca de transportes públicos masivos y por lo tanto se podrían catalogar como áreas con mayor riesgo para las mujeres en sus traslados en la ciudad. En las delegaciones Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y una parte de la Gustavo A. Madero se identificó que las violaciones tienden a ocurrir en las cercanías de las líneas del Metro. Estaciones como Pino Suárez, Balderas, Pantitlán, San Lázaro y Tacubaya son las que presentan la mayor incidencia.

Para la realización del diagnóstico se hizo un análisis espacial de uno de los principales delitos contra la mujer: la violación. San Pedro Mártir, en Tlalpan; Jacarandas y Santa Marta Acatitla, en Iztapalapa; Nativitas, en Xochimilco, y San Miguel Teotongo, en Tláhuac, son las zonas que registraron el mayor porcentaje

de este delito, de acuerdo con los datos recopilados a partir de la información proporcionada por la Procuraduría de la CDMX.

Cultura de la tolerancia

Después de vivir los segundos más largos de su vida, Karen vio de reojo cómo su acosador pasaba a su lado. El hombre bajó y lo perdió de vista por un momento. Pero en realidad no se había ido. Sólo se colocó en la parte baja de las escaleras con la mirada hacia arriba. Al verlo, lo único que se le ocurrió fue confrontarlo desde la parte alta. Un grito de "¿qué quieres?" se escuchó en la estación. El agresor ignoró la pregunta y se fue. Los demás usuarios voltearon a observar la situación, pero ninguno se acercó a Karen.

Además de una nueva legislación sobre el tema, uno de los principales huecos es la permisividad de la sociedad sobre estos hechos. "Hay una cultura de tolerancia sobre este problema. Se normalizó el agredir a una mujer en la calle", asegura Osman.

En los grupos focales también participaron operadores de transporte y en el reporte se especifica un dato sorprendente. "Algunos aceptaron disfrutar cuando ven a alguien acosar a las mujeres o simplemente no ven como su responsabilidad intervenir", explica la representante de ONU Mujeres.

Este tipo de violencia se ha minimizado por el hecho de quedarse en frases ofensivas o incluso tocamientos. La perspectiva de los hombres es que es responsabilidad de la mujer; para ellos las miradas morbosas, chiflidos o piropos no son una forma de violencia sexual porque no hay golpes o una agresión física más fuerte, detalla la especialista.

Todos estos factores terminan generando un halo de impunidad en torno a este delito. La denuncia es un proceso lento, largo y no garantiza los derechos de las víctimas, es por eso que "los caballeros se dan el valor para seguir cometiendo este tipo de agresiones", se especifica en el informe. Ocho de cada 10 capitalinas que fueron violentadas decidieron no denunciar, de acuerdo con los últimos datos de la ENDIREH, publicada por Inegi.

Karen fue parte de la estadística. El coraje y el miedo la paralizaron. Su solución fue tomar clases de defensa personal. "Igual y no tengo la fuerza suficiente, pero por lo menos estaré más lista si me vuelve a ocurrir". ●

ALREDEDOR DE 50% DE USUARIAS HAN SIDO ACOSADAS

Temen viajar en transporte público

Tocamientos y miradas lascivas son las agresiones más comunes

Daniela Hernández

EL RELOJ MARCABA las tres de la tarde cuando Karen, de 27 años, viajaba de Tlatelolco, de la Línea 3 del Metrobus, hasta Perisur en la Línea 1. En su camino escuchó "piropos". Antes de pasar el torniquete de entrada, un hombre se le quedó viendo por varios minutos. No le dio importancia, pero él la acosaría en su recorrido.

CIFRAS. La mitad de las mujeres que habitan en la Ciudad de México han sido violentadas en espacios públicos. Esta cifra está por encima de 32% que se registra a nivel nacional, de acuerdo con los datos que retoma el 'Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en transporte público de la Ciudad de México', publicado por ONU Mujeres.

Mediante la recopilación de datos de la Procuraduría capitalina, encuestas del Inegi y grupos

"Hay una cultura de tolerancia. Se normalizó el agredir a una mujer en la calle"

ONU MUJERES

focales del Instituto de las Mujeres, ONU Mujeres y El Colegio de México, se realizó un diagnóstico que demostró que mujeres que han usado el transporte de la capital, un 93% afirmó que sufrió miradas lascivas; ocho de cada 10 padecieron chiflidos por su forma de vestir o apariencia; 70% toleró majaderías sexuales o, incluso, acercamientos desmedidos y en 65%, mujeres respondieron que les "recargaron" el cuerpo.

Ocho de cada 10 mujeres que sufrió una agresión en el transporte público viajaban solas, según los datos reportados en el diagnóstico. "El problema de la violencia en espacios públicos se da con mayor frecuencia en el STC Metro porque este tipo de personas aprovecha la aglomeración para arobar o realizar acercamientos indebidos", señala Georgina Cárdenas, investiga-



KAREN, al igual que miles de mujeres, ha vivido el acoso.

LUIS CORTÉS EL GRÁFICO

Ataque sexual

La violación es uno de los principales delitos y las zonas que registraron más casos fueron: San Pedro Mártir, en Tlalpan; Jacarandas y Santa Marta Acatitla, en Iztapalapa; Nativitas, en Xochimilco, y San Miguel Teotongo, según la Procuraduría de la CDMX.

de la medianoche y hasta las seis de la mañana.

El diagnóstico identificó también los principales 'hot spots', puntos de ataques sexuales, en las delegaciones Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y una parte de la Gustavo A. Madero; se identificó que las violaciones tienden a ocurrir en las cercanías de las líneas del Metro. Estaciones como Pino Suárez, Balderas, Pantitlán, San Lázaro y Tacubaya son las que presentan la mayor incidencia.

Karen fue parte de la estadística. El coraje y el miedo la paralizaron. Su solución fue tomar clases de defensa personal. "Igual no tengo la fuerza suficiente, pero por lo menos estaré más lista si me vuelve a ocurrir".

dora en Políticas Públicas del Centro de Investigaciones y Estudios de Género (CIEG).

HORARIOS Y ZONAS PELIGROSAS.

Contrario a lo que se piensa, 40% de las agresiones (hostigamiento sexual, manoseo, exhibicionismo o intento de violación) fueron entre el mediodía y las seis de la tarde. El otro horario más riesgoso es a partir

ENCUESTA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS A PASAJEROS

Muy inseguro, el transporte público de la Megalópolis

En Metrobús, camión o peseros hay robos, accidentes, acoso sexual e imprudencia de choferes

Fernando Damían/México

Siete de cada 10 habitantes de la Megalópolis (71.3 por ciento) califican de "inseguro" o "muy inseguro" viajar en transporte público (Metro, Metrobús, camión o pesero), mientras seis de cada diez (62.4 por ciento) consideran el automóvil particular como el medio más seguro para desplazarse.

De acuerdo con la encuesta Movilidad Urbana y Medio Ambiente del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública de la Cámara de Diputados, 63.4 por ciento de los ciudadanos advierte que el mayor riesgo en el transporte público es el asalto, seguido del robo (17.8 por ciento), accidentes viales (7.2 por ciento), acoso sexual (3.2 por ciento), peleas (1.7 por ciento) y la imprudencia de los choferes (0.9 por ciento).

Asimismo, cuatro de cada 10 usuarios consultados señalan la incomodidad como característica del transporte público en Ciudad de México, Estado de México, Puebla, Hidalgo, Tlaxcala, Morelos y Querétaro, mientras tres de cada 10 subrayan su lentitud.

De hecho, 31.4 por ciento de los entrevistados precisa que sus traslados le llevan más de una hora, mientras 18.7 por ciento demora entre 41 y 60 minutos; 18.9 por ciento, entre 21 y 40, y solo 5.4 por ciento, entre 5 y 20 minutos.

A la pregunta "En su opinión, durante los últimos 12 meses, ¿el tiempo para trasladarse a realizar sus actividades cotidianas ha aumentado mucho, ha aumentado poco, ha disminuido mucho o ha disminuido poco?", 74.9 por ciento respondió ha aumentado mucho" o "ha aumentado poco".

Solo una décima parte (11.7 por ciento) dijo que el tiempo de sus recorridos cotidianos se ha reducido mucho o poco en el último año.

En ese contexto, la mayoría absoluta de los encuestados en la Megalópolis (88.7 por ciento) asegura que en la ciudad donde vive hay mucho o algo de tráfico, en contraste con una minoría de 11 por ciento que ve poco o nada de tráfico.

Adicionalmente, 51 por ciento de los ciudadanos opina que los vehículos más contaminantes son los del transporte público (peseros, microbuses y combis).

En segundo lugar, con 20.7 por ciento, los camiones de basura, y en tercero, con 11.9 por ciento, los vehículos de reparto y mercancías.

Los autos particulares están considerados como los que más contaminan por 7.7 por ciento de los consultados, seguido por las patrullas con 1.6 por ciento.

De los encuestados con vehículo propio, 10.8 por ciento afirma que lo dejaría de utilizar en caso de que mejorara el transporte público; 10.2 por ciento, si los precios de la gasolina siguen incrementándose; debido al tráfico, 8.7 por ciento, y por el programa Hoy No Circula, 6.8 por ciento.

Según los resultados de la encuesta, 55.8 por ciento de los ciudadanos propietarios de un vehículo detalla que, cuando no usa el automóvil, utiliza microbús o camión; el 10.1 por ciento, Metro; 9.3 por ciento, algún servicio como Uber o Cabify; 9.2 por ciento, taxi tradicional; 2.9 por ciento, bicicleta, y 0.9 por ciento, motocicleta.

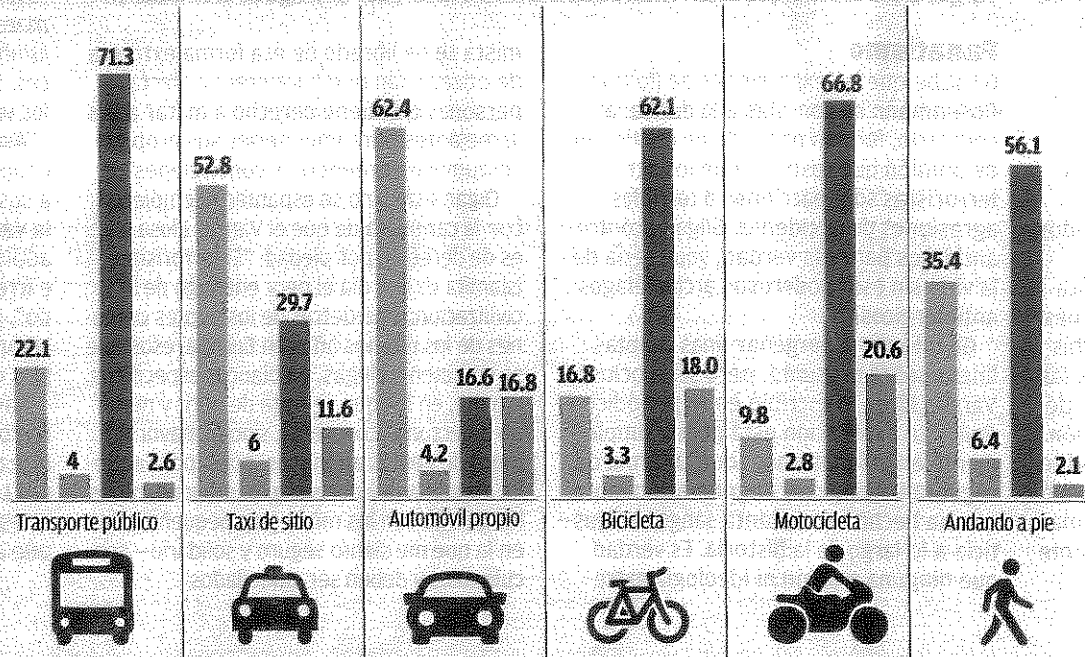
Apenas 1.6 por ciento se traslada a pie cuando deja su coche en casa, en tanto otro 1.6 por ciento no utiliza ningún otro medio. M

El estudio abarca CdMx, Edomex, Puebla, Hidalgo, Tlaxcala, Morelos y Querétaro

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

¿Me puede decir por favor, ¿qué tan seguro o inseguro es viajar en su ciudad o localidad en...?

Muy seguro-seguro Ni seguro ni inseguro Inseguro/muy inseguro Ns/Nc



Fuente: Cámara de Diputados | Información: Fernando Damiani | Gráfico: Eduardo

Alista el GCDMX entrega del Zócalo capitalino renovado

- ▶ Los trabajos van al 94 por ciento y se espera que la Plaza de la Constitución sea entregada el 25 de agosto
- ▶ El sitio histórico contará con tecnología para sistemas de iluminación, de desagüe y garantizará acceso a personas con discapacidad

[DENISSE MENDOZA]

Después de que el Zócalo de la Ciudad de México se sometiera a una remodelación de casi seis meses, las obras de dignificación al día de hoy se encuentran en un 94 por ciento. La nueva Plaza de la Constitución podrá ser entregada el próximo 25 de agosto tras terminar el recarpetao de toda la plancha.

La Secretaría de Obras y Servicios capitalina prepara la instalación de 286 luminarias tipo LED en todo el perímetro de la plaza y contará con guías táctiles para personas con discapacidad.

Las nuevas adecuaciones con las que contará la plancha del Zócalo serán accesos nivelados a la estación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, tendrá una nueva rejilla de ventilación, sistema hidráulico para evitar inundaciones, así como la reducción de un carril en el circuito de la plaza, lo que le dará 22 mil metros cuadrados más al Zócalo capitalino.

HISTORIA. La Plaza de la Constitución, también conocida como Zócalo capitalino, ha sufrido

transformaciones con el paso de los años. Un lugar histórico y reconocido por la cultura y política de México, de ser un bosque pasó a ser una plancha digna para las concentraciones masivas de personas, conciertos y protestas.

En el año 1524 se dio la caída de la Gran Tenochtitlán tras la conquista de los españoles y la entrada de Hernán Cortés a tierra mexicana. En donde el Templo Mayor, un recinto religioso, sería construido sobre el islote original de México Tenochtitlán.

En 1629 una de las principales problemáticas de la zona eran las inundaciones; sin embargo, en ese año se presentó una de las más graves en donde las aguas llegaron hasta dos metros de altura, destruyendo mu-

chos de los comercios ubicados allí, por lo que requirieron ser reconstruidos.

En 1789, ante la proclamación de Carlos IV Güemes se realizaron reformas en toda la plaza que se basaron en la repavimentación, renivelación del espacio y la Acequia Real fue cu-

una escultura de la diosa Coatlicue.

Ante el hallazgo se decidió colocar la piedra en exhibición en el lado oeste de la Catedral, donde permaneció hasta 1890, ya que fue trasladada al antiguo Museo Arqueológico de la calle Moneda.

En ese momento la característica principal de la plaza fue la colocación de una estatua ecuestre de Carlos IV realizado por Manuel Tolsá, ubicándola en la esquina sudeste en una base de madera dorada, que se inauguró en diciembre de 1803.

Para el 22 de mayo de 1813, después de que el monumento fue terminado por completo, la base de madera fue sustituida por una piedra ovalada que medía 113 metros por 95.5 me-

En 1878 un gran kiosco fue colocado en la parte superior de la base de Santa Anna

bierta con bloques de piedra. También se instaló una fuente en cada esquina.

De acuerdo con los registros históricos, durante los trabajos de colocación de las fuentes fueron halladas la Piedra del Sol y

tros; con su balaustrada propia y fuentes en las esquinas creadas por José del Mazo; fue utilizado por el virrey Félix María Calleja y el pueblo para jurar lealtad a la Constitución de Cádiz y a la Corona española marcando el inicio de la Independencia de México.

Tras el juramento del pueblo dio pie al cambio de nombre de la plaza como "Plaza de la Constitución."

Sin embargo la Plaza de la Constitución sufrió más cambios antes de la Independencia, los cuales fueron realizados por Manuel Tolsá, quien colocó una Cruz de Mañozca en la esquina sureste y otra al noroeste.

Tras la Independencia, el monumento a Carlos IV fue desmontado y retirado de la Plaza, para trasladado al Claustro de la Universidad.

Para el año de 1842, Antonio López de Santa Anna intentó construir un monumento a la Independencia de México en el centro de la Plaza, pero ante la inestabilidad del país, el proyecto encargado a Lorenzo de Hi-

(PASA A LA 15)

Alista el GCDMX...

(VIENE DE LA 14)

daiga solo logró concluir la base obteniendo el nombre de zócalo.

Fue hasta 1866 cuando el Paseo del Zócalo fue creado en respuesta a la cantidad de personas que utilizaban la plaza para dar paseos, donde se colocó un jardín con senderos y diversas fuentes fueron colocadas en cada esquina, así como 72 bancos de hierro y se iluminó la zona con lámparas de gas de hidrógeno. La base de Santa Anna no se eliminó.

En 1878 un gran kiosco fue

colocado en la parte superior de la base de Santa Anna, el cual contaba con cuatro candelabros de hierro grande, sin embargo, el templete desapareció en el siglo XX.

Más tarde la compañía Ferrocarriles del Distrito Federal convirtió parte del Zócalo en una estación de tranvía con taquilla de boletos y un andén.

Ya en 1910, el Zócalo fue el escenario principal de los festejos del Centenario de la Independencia Mexicana, el cual cambiaría a lo que había sido conocido como la plaza principal durante el Porfiriato.

Lo anterior después de que

el Palacio Nacional fue bombardeado desde un fuerte militar cercano, dañando también al Zócalo, durante la Decena Trágica cambiando nuevamente el trazo de lo que era la plancha.

Fue hasta 1958 cuando la plaza adquirió su actual aspecto, decidiendo dejar los arbotantes y el asta de la bandera. Por primera vez en cuatrocientos años, la plaza adquirió un aspecto despejado.

Desde ese momento la Plaza de la Constitución comenzó a utilizarse como punto de reunión para mítines, manifestaciones o simples concentraciones masivas.



- > Se construyó entre 1521-1523, un año después fue inaugurado.
- > En 1910 el Zócalo fue el escenario principal de los festejos del Centenario de la Independencia mexicana.
- > El 23 de marzo de 1938, de forma espontánea, se reunieron más de cien mil personas para manifestarse como forma de respaldo a la expropiación petrolera.
- > El Zócalo fue el punto de partida del maratón de los Juegos Olímpicos de 1968.
- > Durante el movimiento estudiantil de 1968 el Zócalo fue sitio de manifestaciones multitudinarias convocadas por vez primera en por un movimiento social opositor al gobierno.
- > Ante la tragedia del terremoto del 19 de septiembre de 1985, el Zócalo fue espacio de reunión espontánea, refugio y centro de acopio y distribución de alimentos, ropa y medicinas.



CIUDAD POSIBLE

José Luis Luege Tamargo
Jefe de Gobierno
de tiempo completo

Quiero ser Jefe de Gobierno de tiempo completo porque a pesar de la degradación en los servicios públicos y de la calidad de vida en la Ciudad, con un diagnóstico que revela situaciones realmente graves, con base en muchos años de experiencia y de análisis sobre las acciones y proyectos que tenemos que llevar a cabo, estoy seguro de que todavía estamos a tiempo de rescatar y hacer de nuestra querida Ciudad, una "Ciudad Posible".

Una ciudad segura y sin violencia, donde podamos caminar y convivir sin miedo a ser asaltados, extorsionados, secuestrados, violados o incluso asesinados sin ningún motivo. Donde tengamos plena confianza en la policía y renovemos totalmente los ministerios públicos; donde se sienta el apoyo y no el temor al presentar una denuncia.

Una ciudad limpia donde no solo se mantengan las calles libres de basura sino que podamos contar con un sistema de recolección moderno y una política de separación que realmente se haga eficaz.

Una ciudad ordenada, donde se respeten los usos del suelo, nuestros bosques y áreas verdes, con planes de desarrollo urbano con visión metropolitana y de largo plazo; donde podamos recuperar parques, jardines, deportivos y áreas públicas de esparcimiento que se han perdido.

Una ciudad que cuente con un transporte digno, seguro y eficiente, basado en ejes troncales metropolitanos de Metro, trenes ligeros y trenes suburbanos; con sistemas de transporte público y concesionado en metrobuses y autobuses de alto desempeño ecológico; con paradas fijas en sitios seguros y dignos.

Una ciudad donde no perdamos años de nuestra vida en movernos de la casa al trabajo, donde se proteja y respete verdade-

ramente al peatón, liberando las calles y las aceras de todo tipo de obstrucciones; donde no pueda aceptarse que las banquetas se ocupen con puestos fijos de comercio informal de ningún tipo; con señalización oportuna y moderna así como pasos peatonales y puentes que ofrezcan seguridad al peatón; con circuitos escolares, universitarios y comerciales para uso exclusivo de bicicletas. Una ciudad donde se respete el derecho a la libre manifestación, pero también el derecho al libre tránsito de las personas, no permitiendo bloqueos injustificados de calles y avenidas.

Una ciudad que ofrezca agua potable de calidad las 24 horas del día a todos los habitantes. Una ciudad que dé tratamiento al 100% de las aguas negras generadas y reúse la mayor cantidad posible para riego agrícola, de parques, jardines y también para uso industrial.

Una ciudad donde los impuestos realmente se vean reflejados en servicios de alta calidad para todos los ciudadanos, pero especialmente a quienes más lo necesitan; que proteja y mejore el bienestar de los ancianos, de las personas con capacidades diferentes y que apoye subsidiariamente a quienes no tienen trabajo.

Una ciudad incluyente donde se respete al que piensa diferente, pero también al que piensa como muchos.

Tenemos la fortuna de vivir en una de las ciudades más increíbles e imponentes del mundo; con una importancia histórica, cultural y regional como pocas, con una magnitud como algunas, pero con una calidez humana como ninguna. Este capital se está perdiendo y no podemos quedarnos de brazos cruzados. Pareciera que los últimos gobiernos se han empeñado en destruir todo eso que hace a la Ciudad de México una ciudad inigualable.

Los mexicanos de la capital nos merecemos la mejor ciudad y para esto hoy se requieren cambios de fondo. Necesitamos de un gobierno completamente distinto, que vea de frente, que respete la libertad, que deje atrás la demagogia, la corrupción y el clientelismo electoral que tanto daño han provocado. El cambio depende de nosotros, se requiere una actitud diferente, positiva, con disposición total a salvar nuestro hogar y a rescatar nuestra querida Ciudad.

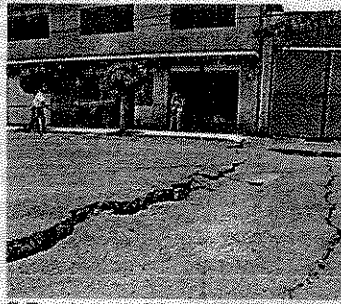
Quiero ser Jefe de Gobierno porque esta visión que ofrezco es posible. ●

www.ciudadposibledf.org @JL_Luege

En peligro por grietas 350 mil iztapalapenses

Héctor García

Ciudad de México.— La delegación Iztapalapa registra el 40 por ciento de las grietas que hay en la Ciudad de México, representando un peligro permanente para más de 350 mil iztapalapenses, por lo que en esta época de lluvias urge que las autoridades intensifiquen la puesta de marcha de programas públicos e inversión que alivien un problema añejo, alertó la bancada del PRD en la Asamblea.



En riesgo, Línea A del Metro

Los socavones y grietas que sufre el suelo de la delegación Iztapalapa, afectan a cuando menos 14 mil viviendas y a sus

moradores, por lo que las autoridades están obligadas actuar y no esperar hasta que se registre una tragedia, señaló la presidenta de la Comisión de Protección Civil de la ALDF, Janet Hernández Sotelo.

Demandó la puesta en marcha de un programa especial a través del Invi para que las miles de casas agrietadas reciban apoyo financiero del gobierno local.

“El crédito deberá ser blando, tomando en cuenta que la mayoría de las familias afectadas en la delegación no cuentan con los recursos necesarios para recuperar la seguridad de sus casas. Además, por su estado de pobreza les es imposible reconstruirlas”, aseveró.

Se requieren políticas públicas para atender las grietas de Iztapalapa

Por el latente peligro que representan las grietas y socavones que afectan desde hace mucho años a viviendas e infraestructura de la delegación Iztapalapa, la legisladora local, Janet Hernández Sotelo, urgió a las autoridades locales intensificar la implementación de políticas públicas e inversión que alivien este problema añejo en la demarcación y que actualmente llegan a representar más del 40% de grietas que hay en la Ciudad de México.

Reiteró que es importante actuar pronto a través de grandes inversiones y políticas públicas que vayan dirigidas a proteger a la población y sus inmuebles que presenten daños estructurales de consideración. "el problema no sólo afecta a viviendas, también a infraestructura como la del transporte, como es el Metro, donde las estaciones de la línea A como Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla y Santa Martha, han sufrido anteriormente afectaciones por la movilidad y grietas en el suelo".

Señaló que anteriormente se tuvieron que realizar trabajos extraordinarios para nivelar las vías del Metro que afectó a la población ya que estuvo parado por meses el servicio al estar en reparación, debemos prever que no vuelva a suceder este tipo de situaciones que estresa a la ciudadanía en su transporte diario".

Manifestó que este tipo de grietas han puesto en peligro a más de 14 mil viviendas y a sus habitantes, y por ello se deben inten-

sificar las políticas públicas con inversión que logre mitigar el efecto del movimiento natural del suelo. Por ello, exigió que se implemente un Programa Especial para que estas miles de viviendas reciban apoyo del gobierno local.

Pidió crear un programa institucional que intensifique la sensibilidad social para atender principalmente la recuperación patrimonial de las familias, ya que sus viviendas son el único patrimonio que tienen, es la inversión de su vida que queda dañada estructuralmente debido a grietas y socavones que ocurren continuamente en la zona de Iztapalapa.

Detalló que entre las colonias que resultaron afectadas en su momento por las grietas se encuentran La Era, El Fraccionamiento Colonial Iztapalapa, La Unidad Habitacional Santa Cruz Meyehualco, La Unidad Ermita Zaragoza, la Unidad Solidaridad El Salado, La Unidad Fuentes de Zaragoza, Colonia La Joya, La Joyita, Santa Martha Acatitla, Pueblo de Santa Martha Acatitla, Pueblo de San Sebastián Tecolostitlán, Ampliación de Santa Martha Acatitla Sur, Ampliación de Santa Martha Acatitla Norte, Zona Ejidal Santa Martha Aztahuacán, Unidad Habitacional Fuerte Loreto, Unidad Habitacional Ejército de Oriente 1 y 2, Unidad Ejército Constitucionalista Súper Manzanas 1, 2 y 3, Unidad Cabeza de Juárez, Desarrollo Urbano Quetzalcóatl, Insurgentes, Lomas de San Lorenzo, Pueblo de Santa Cruz Meyehualco.

MERCADO DE LA MERCED

Reconstrucción, por 160 mdp

■ Israel Moreno, delegado en Venustiano Carranza, asegura que, a más tardar, la remodelación será entregada a los locatarios en octubre

POR JOSÉ MELTON Y
LUIS CARRILES

La reconstrucción del mercado de La Merced, en la delegación Venustiano Carranza, se tiene que hacer a mano, con materiales nuevos, hechos para respetar la integridad arquitectónica de las naves que quedaron inservibles luego del incendio del 27 de febrero de 2013.

“La orden del INBA y del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) fue que se deberían respetar los trazos originales, eso incluye el color —una especie de amarillo paja quemado— los mosaicos y la distribución, los ladrillos se tuvieron que mandar a hacer en Puebla porque no existen ya, los materiales para la reconstrucción no están disponibles en cualquier lado, no se pudo hacer un mercado nuevo porque se tiene que respetar el trazo original”, dice Israel Moreno Rivera, delegado en Venustiano Carranza.

En un recorrido que hace La Prensa con las autoridades delegacionales en el mercado en proceso de reconstrucción, Moreno Rivera explica que en el mejor de los casos en octubre se estará entregando el mercado a la comunidad, pero habrá nuevas reglas y disposiciones a cumplirse, entre otras la cantidad de locatarios y áreas de trabajo.

“Los puestos cuentan con dos tomas eléctricas, miden dos por dos metros y son planchas para que no estén directos sobre el suelo. Sobre estas planchas los locatarios van a poner sus puestos pero no podrán invadir los pasillos, las áreas comunes y las de servicio”, explica.

Y es que resulta que en algunos casos había reclamaciones de locales que nunca existieron porque eran invasiones al pasillo.

“Pero eran invasiones con permisos de las administraciones anteriores y con posesiones de 20 o 30 años, casos donde alguien se puso en el pasillo y lo dejaron y ahí llevaba toda la vida pero no era un local. La reubicación de los puestos será sólo so-

bre los locales donde consta que hay un acta y una cédula”, señala el delegado. El costo de la obra, explica, al atender las instrucciones de INBA e INAH se encarece de una manera muy importante porque, de entrada, no se pudo meter maquinaria pesada para demoler toda la zona afectada por el incendio; los albañiles tuvieron que destruir los techos y puestos a mano, con marros, cinceles y barretas. La maquinaria solo entró para levantar escombros y romper los pilares, el resto fue un trabajo artesanal prácticamente.

Hasta ahora alcanza los 160 millones de pesos, y con eso quedará habilitada la nave mayor destruida por el incendio, más el banquetón, que construirá afuera en donde habrá turnos para los vendedores, una especie de mercado sobre ruedas con ventas por turno.

Por cierto, el seguro no cubrió el 100% del daño. Cuando mucho el 50% de los costos realizados en las primeras etapas de

la reconstrucción y la razón es que el mercado tiene 60 años de operación, 10 años más de los planeado originalmente.

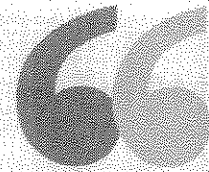
Adolfo Hernández García, es el director de Obras y Desarrollo Urbano, explica que en la obra realizada no se pudieron usar materiales modernos que habrían abaratado el proceso de reconstrucción. No se pudo usar, por ejemplo, concreto pre armado, así que todo el techo tuvo que ser colado a la manera antigua, con cimbra de madera, albañiles y colados.

"La instrucción fue acatar el ordenamiento y respetar el diseño original, por eso los ladrillos, las azulejos y varias cosas se mandaron a hacer especialmente para la obra, estamos hablando de dejarlo como estaba cuando abrió las puertas por primera vez hace 60 años", expresó.

Otro reto que se enfrentaron para demoler y reconstruir fue que debajo del mercado está la estación de la línea 1 del Metro y por lo tanto en la ingeniería se tiene que tomar en cuenta que no se puede afectar la integridad de la estación y del túnel.

La reconstrucción de La Merced incluye la remodelación de la estación del Metro, pero eso es un proyecto aparte, hasta ahora el avance ahí es de un 60% y se calcula que estará listo para operar a finales de año.

"Al demoler la zona que fue siniestrada nos dimos cuenta de muchas cosas, entre otras, la calidad de la construcción. Por ejemplo, la cantidad de varilla utilizada para los pilares del mercado y los techos de las naves era mínima y el grosor de la misma era de menor a una pulgada, tan mala fue que en unas zonas donde se calcula que se llegó a una temperatura de mil grados el metal se deshizo dentro del concreto, señala el delegado, eso ahora va a ser diferente. El material es mucho más pesado y se duplicó la cantidad de varilla, lo que significa un mayor costo, pero sólo así se puede cumplir con la normatividad de la construcción.



Los puestos cuentan con dos tomas eléctricas, miden dos por dos metros y son planchas para que no estén directos sobre el suelo. Sobre estas planchas los locatarios van a poner sus puestos pero no podrán invadir los pasillos, las áreas comunes y las de servicio"

"El material es mucho más pesado y se duplicó la cantidad de varilla, lo que significa un mayor costo, pero sólo así se puede cumplir con la normatividad de la construcción"

ISRAEL MORENO

Delegado en Venustiano Carranza

El mercado fue principal centro de abasto popular de la capital Se levanta a mano, con materiales especiales y con el trazo original

José Melton y Luis Carriles

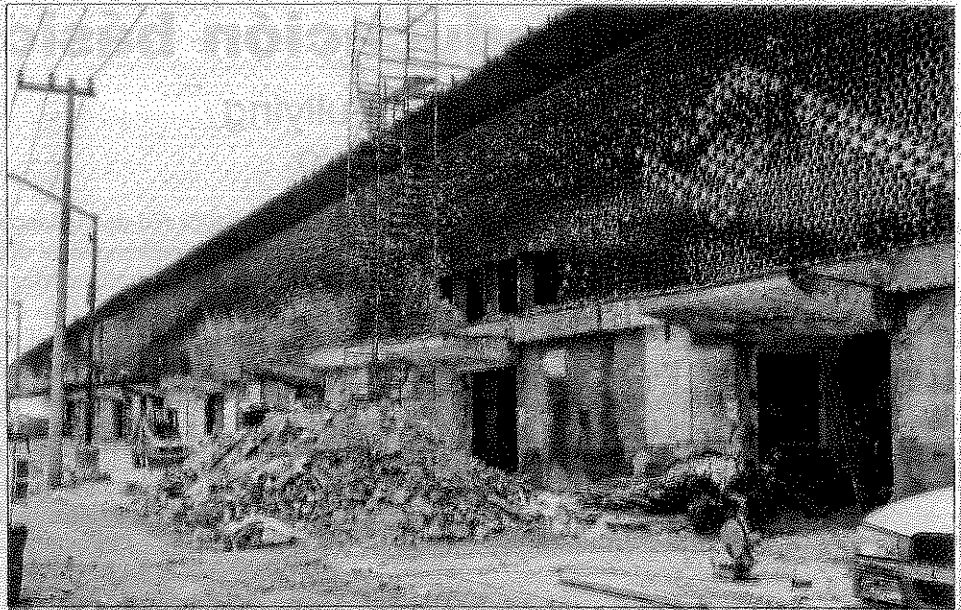
La reconstrucción del mercado de La Merced, en la Delegación Venustiano Carranza, se tiene que hacer a mano, con materiales nuevos, pero que fueron mandados a hacer para respetar la integridad arquitectónica de las naves que quedaron inservibles luego del incendio del 27 de febrero de 2013.

“La orden del INBA y del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), fue que se deberían respetar los trazos originales, eso incluye el color -una especie de amarillo paja quemado-, los mosaicos y la distribución, los ladrillos se tuvieron que mandar a hacer en Puebla porque no existen ya, los materiales para la reconstrucción no están disponibles en cualquier lado, no se pudo hacer un mercado nuevo porque se tiene que respetar el trazo original”, dice Israel Moreno Rivera, delegado en Venustiano Carranza.

En un recorrido que hace La Prensa con las autoridades delegacionales en el mercado en proceso de reconstrucción, Moreno Rivera explica que en el mejor de los casos en octubre se estará entregando el mercado a la comunidad, pero habrá nuevas reglas y disposiciones a cumplir, entre otras la cantidad de locatarios y áreas de trabajo.

“Los puestos tienen dos tomas eléctricas, miden dos por dos metros y son planchas para que no estén directos sobre el suelo. Sobre estas planchas los locatarios van a poner sus puestos, pero no podrán invadir los pasillos, las áreas comunes y las de servicio”, explica.

Y es que resulta que en algunos casos había reclamos de locales que nunca existieron, porque eran invasiones al pasillo.



Los materiales para la reconstrucción fueron por encargo especial, ya que la condición fue respetar la fachada original. (Foto: José Melton).

“Pero eran invasiones con permisos de las administraciones anteriores y con posesiones de 20 o 30 años, casos donde alguien se puso en el pasillo y lo dejaron y ahí llevaba toda la vida, pero no era un local. La reubicación de los puestos será sólo sobre los locales donde consta que hay un acta y una cédula”, señala el delegado.

El costo de la obra, explica, al atender las instrucciones del Instituto Nacional de Bellas Artes e INAH, se encarece de una manera muy importante porque, de entrada, no se pudo meter maquinaria pesada para demoler toda la zona afectada por el incendio, los albañiles, de hecho, tuvieron que destruir los techos y puestos a mano, con marros, cinceles y barretas. La maqui-

naria sólo entró para levantar escombro y romper los pilares, el resto fue un trabajo artesanal prácticamente.

Hasta ahora alcanza los 160 millones de pesos y con eso quedará habilitada la Nave Mayor, que fue destruida por el incendio, más el banquetón que se construirá afuera en donde habrá turnos para los vendedores, una especie de mercado sobre ruedas con ventas por turno.

Por cierto, el seguro no cubrió el 100% del daño. Cuando mucho, el 50% de los costos realizados en las primeras etapas de la reconstrucción y la razón es que el mercado tiene 60 años de operación, 10 años más de lo planeado originalmente.

Adolfo Hernández García es el director

de Obras y Desarrollo Urbano, explica que en la obra realizada no se pudieron usar materiales modernos que habrían abaratado el proceso de reconstrucción. No se pudo usar, por ejemplo, concreto pre armado, así que todo el techo tuvo que ser colado a la manera antigua, con cimbra de madera, albañiles y colados.

“La instrucción fue acatar el ordenamiento y respetar el diseño original, por eso los ladrillos, los azulejos y varias cosas se mandaron a hacer especialmente para la obra, estamos hablando de dejarlo como estaba cuando abrió las puertas por primera vez hace 60 años”, expresó.

Otro reto que se enfrentó para demoler y reconstruir fue que debajo del mercado, está la estación de la Línea I del Metro, y por lo tanto en la ingeniería se tiene que tomar en cuenta que no se puede afectar la integridad de la estación y del túnel.

La reconstrucción de La Merced incluye la remodelación de la estación del Metro, pero eso es un proyecto aparte, hasta ahora el avance ahí es de un 60% y se calcula que estará listo para operar a finales de año.

Al demoler la zona que fue simiestrada, nos dimos cuenta de muchas cosas, entre otras, la calidad de la construcción. Por ejemplo, la cantidad de varilla utilizada para los pilares del mercado y los techos de las naves era mínima y el grosor de la misma era de menor a una pulgada, tan mala fue que en unas zonas donde se calcula que se llegó a una temperatura de mil grados, el metal se deshizo dentro del concreto, señala el delegado, eso ahora va a ser diferente. El material es mucho más pesado y se duplicó la cantidad de varilla, lo que significa un mayor costo, pero sólo así se puede cumplir con la normatividad de la construcción.



QUITAN PUENTE ANTIPEATONAL

DALILA SARABIA

Otro puente antipeatonal fue removido de la Ciudad, en esta ocasión, en las inmediaciones del Metro Pino Suárez.

La noche del sábado, personal de la Autoridad del Espacio Público (AEP) coordinó el retiro de la estructura, que era una de las entradas a la estación de

las Líneas 1 y 2 de la red.

"Se mejorará el acceso al mercado, pero el cruce de la vialidad será a nivel (de calle)", señaló Roberto Remes, titular de la AEP.

Éste es el segundo puente antipeatonal que retiran, pues el primero estaba en Avenida Patriotismo y Alfonso Reyes, frente a la Plaza de los Compositores, en la Condesa.



QUÉ TANTO ES TANTITITO

Armando Ramírez

Twitter: @uyuyuyy

La Plaza de la paja

La plaza de la paja es una de esas placitas emblemáticas por la cantidad de historia que contienen después de la caída de Tenochtitlan, es un solar que formaba parte del propietario que con el tiempo sería el Palacio del Conde de Calimaya.

Y más antes en esa esquina, San Salvador y Pino Suárez, se dice que se dieron el 'quién vive' Moctezuma y Cortés. La plaza, a partir de los trabajos para construir el Metro, en 1969, se llama Plaza Licenciado Verdad, en honor del precursor de la Independencia, su estatua domina el lugar.

Y enfrente está la iglesia de Jesús de Nazareno, forma parte del hospital que mandara construir Hernán Cortés para los conquistadores pobretones,

que los hubo, las epidemias los traían con el Jesús en la boca.

La portada de la iglesia de Jesús Nazareno fue la que tuvo la primera iglesia que se construyó en el Zócalo, si, antes de que se construyera la Catedral Metropolitana, Cortés, tres años después de vencer a los aztecas, mandó edificar una iglesia, después a ésta la derrumbaron para construir la Catedral, de aquella primera iglesia quedó la portada, que fue desmontada piedra a piedra para instalarla en la iglesia de Jesús, cómo les quedó el ojo, y no solo eso, el hospital de Jesús, fue el primer hospital que hubo en América y hasta la fecha funciona, primero lo sostuvo Hernán Cortés y después sus descendientes formaron un patronato para su sos-

tenimiento, solo que en el siglo XX, ya no siguieron...

La iglesia es de cantera y tezontle, en el muro que da a Pino Suárez hay una placa de mosaicos con la imagen, según la imaginación del autor, de cómo se encontraron por primera vez Moctezuma y Cortés. Como verán esta iglesia tiene mucho que ver con Cortés, por eso, a mano izquierda del altar empotrado en la pared, se encuentran los restos de Cortés y de muchos personajes más.

Si va a la parte de atrás y alza la vista encontrará pintado sobre la bóveda de la iglesia una maravilloso mural inconcluso de José Clemente Orozco, 'El Apocalipsis', falleció antes de terminarlo, aunque está un tanto a oscuras se puede admirar. Los muros de la iglesia están desnudos, en realidad el INAH debería de dar conservación a este monumento, que como verán se hilan hechos desde la época de Tenochtitlan hasta el siglo XX... digo, qué tanto es tantito.

Murmullos más allá del andén

- ¿Qué pasa cuando prestamos más atención a los sonidos que pululan en los pasillos del Metro?
- Este relato invita a quitarse los auriculares y captar el ronroneo que peregrina en la espera del tren.
- El ruido en el STC es más que un futuro...

[ADRIANA GONZALEZ]

Salir de la casa rumbo al trabajo no es una tarea fácil en la Ciudad de México. Después de algunos minutos, me encuentro frente a la taquilla del Metro UAM-1, pido un par de boletos y deslizo un billete de 20 pesos, de inmediato escucho la caída de mi cambio por la charola y a prisa tomo mi morrala.

Me encuentro en el andén, justo debajo del reloj, el punto de reunión más popular del Metro, desde hace ya algunos años, a mi lado están un par de señoras discutiendo si este año podrán irse de vacaciones o esperarán al siguiente. El llanto de un bebé me impide seguir con detalle la conversación de estas viajeras.

Al esperar el gigantesco gusano naranja, la gente se acumula sobre la línea amarilla de seguridad. Ya no se escucha con mucha claridad ninguna conversación, pero murmullos indescifrables retumban en mis oídos. Si algo caracteriza al Metro son las conversaciones variopintas que se pueden escuchar.

Una luz blanca se asoma desde el túnel, todos sabemos lo que significa eso. El tren está llegando a la estación. Este se detiene frente a decenas de personas y se abren las puertas. Es hora pico. El vagón viene lleno, pero aun así no se desanimaron las dos señoras que discutían sobre sus vacaciones y como si se tratara de un partido de fútbol americano, se lanzaron contra la gente que ya se encontraba dentro del vagón, bajo el lema: "Todavía entramos... por favor, los de atrás, muévanse un poquito más, ¡recórranse!".

"Antes de entrar, permita salir", repite un par de veces la voz oficial del STC, para continuar diciendo: "Permita el libre cierre de puertas".

"María ya se atrasó con la tanda", lo dice con preocupación la viejita que descansa en el asiento reservado. "¿Y si le pido que sea mi novia?", comenta un muchacho alto a su amigo, mientras se aferran al tubo que tienen encima de la cabeza para no caer en cualquier frenón inesperado.

Bajo en Atlalilco y me dispongo a hacer uno de los transbor-

dos más largos del Metro, hacia la Línea 12. Lo tomo como una especie de acondicionamiento físico, las cintas me ayudan a pensar que es un gimnasio moderno.

Mientras esquivo a los otros usuarios, se escucha "el próximo tren en abordar, dirección Mixcoac, está vacío", de pronto el gym se convierte en una jungla salvaje de empujones donde sucede una lucha en la que sobrevive el más fuerte, el más ágil, el más violento.

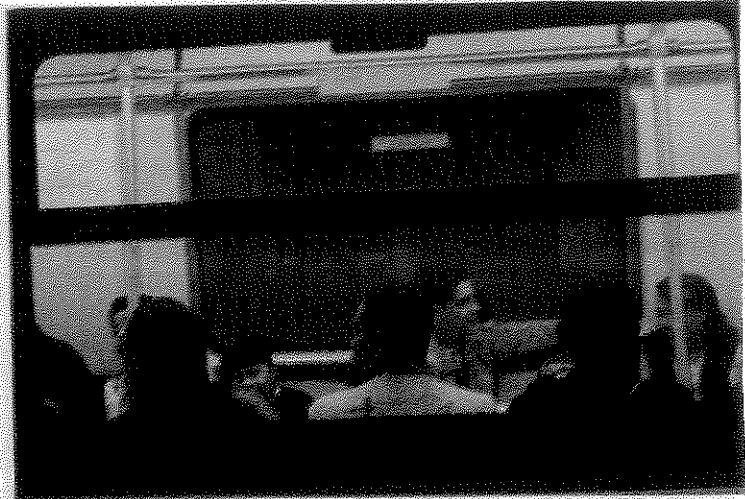
En la Línea 12 pululan las personas de traje y mujeres con tacones, en ocasiones de 15 centímetros, que corren en busca de un lugar en el próximo gusano naranja que se detenga. Los demás marchamos al compás que marcan sus zapatillas.

Logro cruzar sana y salva el transbordo de Atlalilco, rumbo a Mixcoac. Dentro del vagón muestran videos explicando las raíces lingüísticas del nombre de cada estación como Mexicaltzingo, que debe a la colonia con el mismo nombre, y proviene del náhuatl que significa "lugar de los pequeños mexicanos"

y su símbolo actual proviene del código de Coatlínchan "hogar de la serpiente" y representa al dios Mexicilli sentado sobre un maguey invertido.

Dentro del vagón, encuentro un asiento disponible. El olor a papitas adobadas que come mi vecina de asiento circula a la redonda, mientras con molestia le platica a su amiga que el profesor no le quiso subir a seis su calificación, con el argumento de que "todos sabemos que el 5.5 sube a 6".

Ellego a Zapata y eso significa el fin de mi recorrido por el Metro, pero un segundo antes de abandonar las instalaciones, tomo mis audifonos, para sustituir las historias que no escucharé hasta el próximo viaje por las entrañas de la Ciudad de México.



Los pasajeros que van por las entrañas de la ciudad, conversan, se enamoran, comen y crean.



■ Primera edición organizada por la compañía Tepeyollotl y el Gobierno de la Ciudad de México

Surge encuentro para generar puentes y diálogo entre la danza y el público

■ Es un voto de confianza a los bailarines y agrupaciones emergentes, señaló Víctor Tepayotl

■ FABIOLA PALAPA QUIJAS

El Encuentro Danza y Juventud (EDyJ), cuya primera edición se realizará del primero al 10 de septiembre en diversos foros de Ciudad de México, surgió con el propósito de generar puentes de convivencia y diálogo entre los artistas y el público, suscitar un espacio para analizar la realidad a la que se enfrentan las nuevas agrupaciones de la danza mexicana, conocer las necesidades estéticas de los espectadores y cómo perciben al arte dancístico.

Sobre este proyecto, que brinda una oportunidad a artistas y compañías emergentes, en entrevista con *La Jornada*, el bailarín y coreógrafo Víctor Tepayotl, director de la compañía Tepeyollotl Dance Project e impulsor del encuentro, explicó que conscientes de la dificultad del desarrollo profesional de los artistas emergentes, la agrupación que dirige en colaboración con el Instituto de la Juventud de la Ciudad de México organizaron la primera emisión del EDyJ, para dar un voto de confianza a la juventud.

“Mediante la creación de una red con diversas instituciones de gran prestigio, este encuentro busca vincular y desarrollar la unión de artistas jóvenes con organizaciones interesadas en el arte y el público.”

El programa del encuentro está integrado por muestras coreográficas, actividades académicas y alternativas que se realizarán en varias sedes de la capital, como el Teatro de la Ciudad Esperanza Iris, el Centro Cultural del Bosque, la Escuela Nacional de Folclor, el Centro Cultural del México Contemporáneo, el Centro Cultural de España en México, el Centro Cultural Los Talleres, el Centro Cultural José Martí, el teatro Sergio Magaña y algunas estaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

Tepayotl explicó que ante la escasez de público en actos dancísticos se han implementando programas de formación de público, pero consideró que se debe dar un paso más.

“Debemos replantear que la danza no es un fin, sino un medio. Debemos dejar de plantearnos de manera egoísta como sujetos directos y plantearnos como parte de un todo más complejo.”

En opinión del coreógrafo, un aspecto importante en el desarrollo de la danza es conocer las necesidades educativas de los artistas. “Desde una perspectiva capitalista neoliberal se busca la fragmentación del individuo. Revisando *grosso modo* los planes de estudios de las licenciaturas que ofrecen las escuelas superiores de danza en el país

puedo percatarme que en una mayoría de casos, están generando artistas alienados a un contexto muy específico.

“Me gusta entender el conocimiento como aquellos pensamientos que son convenientes a la realidad y donde ésta es conveniente

para los pensamientos. Es necesario incluir mayores contenidos a los planes educativos de los artistas, no sólo de danza; contenidos que les permitan vislumbrar durante su formación las necesidades administrativas y logísticas que conlleva generar una producción,

del mismo modo la capacidad de razonar y concebir sus obras en un contexto que incluya una postura positiva, sin pasar por alto la economía mercantil del sistema.”

Para la realización del primer Encuentro Danza y Juventud, el Gobierno de la Ciudad de Méxi-

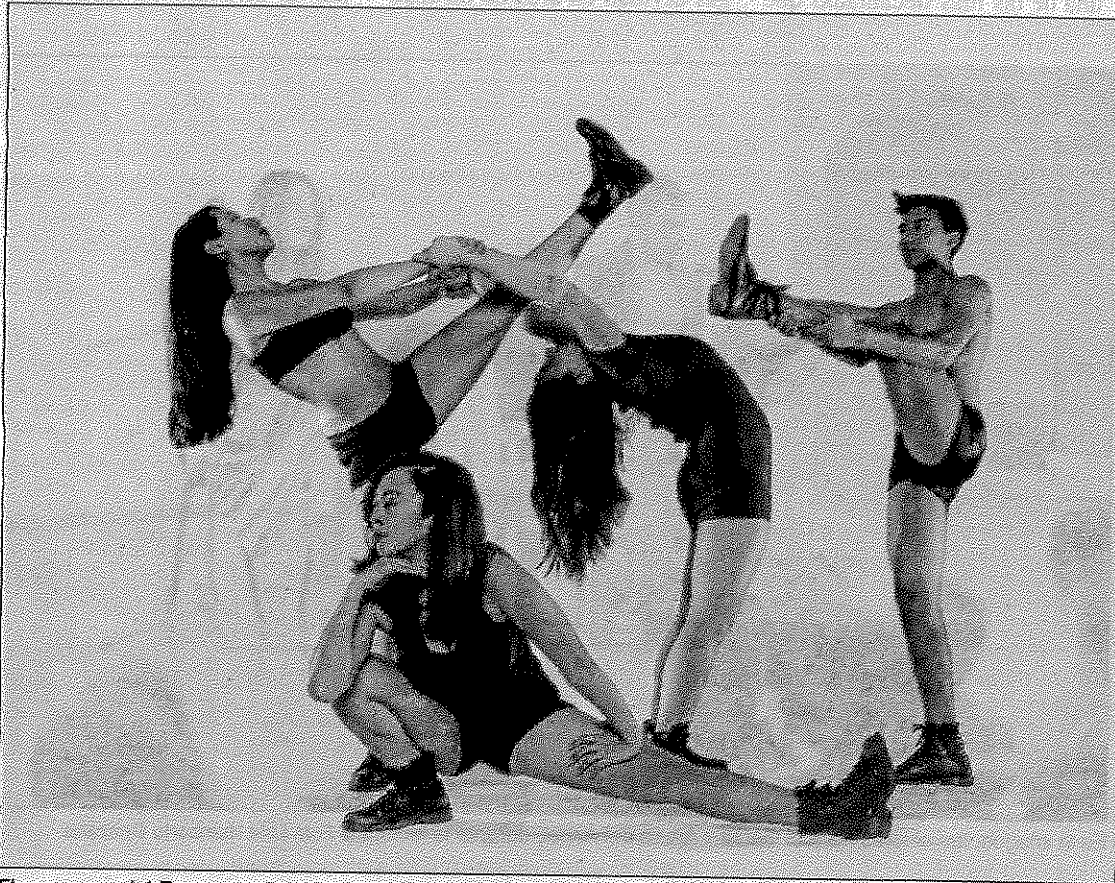
co por conducto del Instituto de la Juventud y la compañía Tepeyollotl Dance Project, lanzó una convocatoria para fomentar la participación de las nuevas generaciones de coreógrafos e impulsar el arte, con la idea de generar un espacio de análisis y reflexión acerca de la realidad contemporánea de la danza.

Además de las presentaciones coreográficas de los jóvenes, que mostrarán los diversos estilos y estéticas, se realizarán mesas de diálogo para conocer y comprender cómo otros entienden la danza; también se ofrecerán clases y talleres enfocados en la gestión cultural.

Víctor Tepayottl indicó que con este encuentro “el público tendrá oportunidad de experimentar la danza desde diversas formas, además de ver las funciones, contaremos con un ciclo de cine de danza, un taller de gestión cultural, una competencia y mesas de diálogo.

“Queremos abordar la danza desde diversas representaciones y canales de comprensión; al mismo tiempo se podrán vivir las tendencias de creación que están proyectando las nuevas generaciones de artistas. Buscamos regenerar el tejido entre espectadores y la danza, y generar experiencias comunes.”

Para mayor información de la programación del encuentro puede consultar Facebook y Twitter de la compañía Tepeyollotl Dance Project.



El programa del Encuentro Danza y Juventud incluye, además de muestras coreográficas, actividades académicas, que se realizarán en varias sedes de la capital ■ Foto David Estrella

www.metro.cdmx.gob.mx

ARTES ESCÉNICAS

21 AGOSTO

EXPOSICIONES

CULTURAM
CDMX

TRÍO MILENIO
BOLEROS



ZAPATA

LÍNEA 12
14:00 A 15:00 HRS



HIDALGO

TRÍO HERENCIA
ROMÁNTICA
BOLEROS

LÍNEA 2
13:00 A 14:00 HRS



PIRO SUÁREZ

LÍNEA 2
HORARIO DE
SERVICIO DEL METRO

"XXVI CATÁLOGO DE ILUSTRADORES DE
PUBLICACIONES INFANTILES Y JUVENILES"

La exposición está compuesta por treinta reproducciones de imágenes que forman parte del "XXVI Catálogo de Ilustradores de Publicaciones Infantiles y Juveniles" de la Feria Internacional del Libro Infantil y Juvenil, cuyo objetivo es dar a conocer el panorama representativo de un oficio con auge en nuestro país, que va de lo innovador a lo tradicional.

ESTACIÓN: JUÁREZ, L-3

ESTACIÓN: HIDALGO, L-3

ESTACIÓN: COYOACÁN, L3

ESTACIÓN: COPILCO, L-3

ESTACIÓN: LA VILLA-BASÍLICA, L-6

ESTACIÓN: POLANCO, L-7

VISITA GUIADA
DE LA TIERRA A LAS LUNAS

Exposición permanente en el Museo Túnel de la Ciencia, en colaboración con la Secretaría de Cultura/ CONACULTA/Alas y Raíces.



LA RAZA

Consulta nuestra cartelera

#culturametroCDMX



@MetroCDMX



/MetroCDMX

CDMX Capital Social Por Ti