
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

Lance Wyman, el creador de los íconos del Metro

El diseño de cada logotipo estuvo bajo la supervisión del arquitecto mexicano Pedro Ramírez Vázquez

[BRENDA TORRES CONDE]

En 1967 el Sistema de Transporte Colectivo dejaba de ser sólo un sueño y se convertía en uno de los proyectos de movilidad más importantes para la Ciudad de México.

Todo estaba planeado para llevar a cabo una gran obra que transformaría definitivamente la capital, la construcción de las primeras tres líneas y sus estaciones tenían fecha; sin embargo, algo hacía falta: el nombre de cada parada, así como los logos que las diferenciarían.

Fue así como Lance Wyman, director de diseño, y los mexicanos Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo trabajaron juntos en el grupo de Ingenieros en Sistemas de Transporte Metropolitano, mejor conocido como ISTME.

El equipo tenía la responsabilidad de la arquitectura y diseño de las estaciones, el diseño de los trenes que trasladarían a cien-

tos de miles de capitalinos; todos estos trabajos estuvieron bajo la coordinación del arquitecto Pedro Ramírez Vázquez.

Y fue así como después de un arduo trabajo hicieron la iconografía de las estaciones del Metro, esas pequeñas imágenes que le permiten a los usuarios distinguir en qué lugar está.

Para llevar a cabo la realización se tuvo que desplegar toda una infraestructura de actividades minuciosamente planeadas para dar un servicio de primera calidad para un sistema de transporte novedoso y de vanguardia.

El objetivo principal era llegar al destinatario final siendo éste el usuario, a quien se le debía guiar con una señalización clara y objetiva para que se desplazara sin confusiones y con seguridad al interior del Sistema de Transporte Colectivo, ya que al ser nuevo podría causar cierto desconcierto en aquellos que por primera vez lo utilizaban.

Una vez que se decidió que cada estación debía tener una imagen que la distinguiera de las demás, los creadores del proyec-

to del Metro recurrieron a Lance Wyman.

El nombre y logo de cada estación debía tener una referencia inmediata al lugar de la misma, ya fuera un lugar histórico, de un barrio o identidad circunvecina, de personajes ilustres; algo que le diera identidad propia.

El nombre debía ser de una sola palabra en concordancia con el logotipo o mejor dicho pictograma.

Lo anterior con el fin de ayudar a las personas que no supieran leer o a los extranjeros.

Por ejemplo, para los primeros, la estación Candelaria es el "pato" y para los segundos, que hablen inglés, "duck".

Los diseñadores de la iconografía pretendían que las imágenes que se eligieran para representar a cada una de las estaciones logaran internacionalizarse.

La rica variedad iconográfica de la Ciudad de México contribuyó, y facilitó, la creación de sus pictogramas en los que se hace referencia a la época prehispánica, colonial, del México in-

dependiente y de la Revolución hasta la actualidad.

Con la creación de la pictografía también se originó el distintivo institucional de Sistema de Transporte Colectivo: la "M" del Metro, que hace referencia a las primeras tres líneas, en sus barras verticales y a un tren circulando, con la barra curva superior que se incorpora a esas tres.

En su conjunto, todo el sistema de señalización del STC, estilos, formas, colores y ubicación, cumplen con el propósito de guiar y orientar al personaje más importante de la ciudad: el usuario.



16 MAY 2018

Página: 2 Sección: Nacional



FRENTE POLÍTICOS

I. En pie. Enrique Graue, rector de la UNAM, siempre tiene el discurso preciso. Seguramente lector del filósofo español Ortega y Gasset, hizo un diagnóstico contundente. "Los mexicanos, y en particular los jóvenes, se encuentran desesperanzados, con una sociedad polarizada y desencantada con las instituciones". Sin embargo, en un entorno de inseguridad, reducción en la inversión en educación, donde la intolerancia y la violencia de género se han hecho más visibles en nuestra sociedad, "la UNAM está de pie, en paz y mirando al futuro". Graue afirmó: "La educación es la herramienta más poderosa de la humanidad". Frase ideal para tiempo de definiciones.

II. Fortaleza. El sistema de cómputo que contiene todos los detalles sobre la democracia en el país es una caja fuerte impenetrable. El consejero Marco Baños informó, para que los votantes, partidos, candidatos y funcionarios se mantengan tranquilos, que no hay posibilidad de que los sistemas informáticos del INE sean hackeados, como ocurrió con los aplicativos y la infraestructura de los bancos para conectarse al SPEI. Y más enfático aún, el también presidente de la Comisión de Capacitación y Organización Electoral del INE descartó que haya una amenaza de hackeo. "El INE está absolutamente tranquilo y garantizamos que los sistemas van a funcionar al 100%, no tenemos preocupaciones con el tema de los hackeos", declaró. Guardemos estas palabras. No vaya a ser que uno de estos días, "accidentalmente", se caiga la página del INE. ¿Y dónde meterá la cabeza, señor consejero?

III. Horizonte. Enrique Peña Nieto, presidente de México, participó en la reunión anual de consejeros de BBVA Bancomer y aseguró que "todos queremos avanzar más rápido en la generación de bienestar para las familias mexicanas, pero el camino al desarrollo, lo he dicho y hoy lo vuelvo a sostener, no tiene atajos, se requiere del trabajo y del esfuerzo de la sociedad, de la inversión de las empresas y de la capacidad del gobierno para generar un ambiente de confianza y de estabilidad", enfatizó. Asistieron José Antonio Meade, Ricardo Anaya, Margarita Zavala y Jaime Rodríguez Calderón. Peña hizo un recuento de los cambios emprendidos durante su administración, sobre todo con las reformas Energética y Educativa. Discursos con tono de despedida triunfal. "O que la nación me lo demande".

IV. Justicia selectiva. Elba Esther sí, pero Andrés Granier no consiguió cárcel domiciliaria. Cosas de jueces y abogados. Elba Esther Gordillo, exlideresa del SNTE, tiene a su grupo de defensores trabajando a todo tren para que el capítulo prisión pase pronto en su vida. Acudirán ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos para entregar evidencias que, según ellos, prueban que su cliente es una "presa política del Estado mexicano". Marco Antonio del Toro viajará a Washington con el objetivo de presentar información relacionada con supuestas violaciones a los derechos de Gordillo Morales durante los procesos judiciales que enfrenta desde 2013. "Presentaré ante la opinión pública y ante las instancias jurídicas, incluso internacionales, los datos duros que acreditan esta persecución y la forma en que la han orquestado", señaló Del Toro. Se rumoraba que estaría presa únicamente todo este sexenio... Mmm, ¿piensa mal y acertará?

V. Tomar la ciudad. Desaparecer mexicanos es uno de los crímenes que azota a los gobiernos de casi todos los estados de la República. Pero el viacrucis de los familiares en busca de justicia se vuelve un reclamo largo, doloroso y muchas veces inútil ante la pasividad de las autoridades. Ayer, un grupo de familiares y amigos del activista Bruno Avendaño, desaparecido el 10 de mayo en Tehuantepec, Oaxaca, se trasladaron a la Ciudad de México para efectuar una manifestación exigiendo no sólo respuestas, sino investigaciones. Caminaron por las principales avenidas e ingresaron a la estación Bellas Artes del Metro, donde extendieron sus pancartas sobre los torniquetes y, con altavoz en mano, informaban a los usuarios de sus exigencias y dejaban ingresar a las instalaciones sin pagar boleto, como otra forma de protesta. ¿Alguien en las altas esferas de la política estatal ha tomado el caso en sus manos?



MANCERA Y LA ALTERNANCIA VIRTUAL EN LA CIUDAD

RENÉ CERVERA
DIPUTADO FEDERAL POR MORENA
@RENECERVERA

El gobierno de Mancera se guió por el beneficio personal e impulsó generalizadamente la corrupción

Mancera gobernó como si hubiera sido jefe de gobierno electo por el PRI o el PAN. Administró con concepción ideológica y dirección política contrarias a las de sus predecesores y articuló la dinámica acumulada de tres administraciones. Su gobierno es equiparable al de una alternancia virtual, en favor del PRI y del PAN, caracterizada por la debilidad perpetua de su acción como gobernante por el rechazo contundente y sin precedente a sus acciones de la politizada sociedad de la Ciudad de México. Razones, abundan.

El gobierno de Mancera se condujo con insensibilidad social completa. Difícil decir si fue por su apego autoritario connatural al PRI y al PAN, o a la evidente falta de pericia política. En todo caso el resultado fue la manifiesta incapacidad para consensuar socialmente sus iniciativas, disolviendo la rentabilidad política de su acción. Ejemplos: alza al Metro, Hoy no circula a vehículos nuevos, Doble no circula, Corredor Chapultepec, Ciudad de la Salud, Rueda de la Fortuna, Línea 7 del Metrobús, Deprimido Río Mixcoac, fotomultas, planta termogeneradora.

Considérese aparte el sinsentido político y social de la opción financiera con la que pretende conducir la reconstrucción después de los sismos. *Vox populi*: el de Mancera fue un gobierno que, simplemente, no escuchó a la gente.

El gobierno de Mancera se guió por el beneficio personal e impulsó generalizadamente la corrupción, la impunidad y la traición, en la peor tradición de la política. De cierto seguro existió más de un funcionario honrado en el primer nivel del Gobierno de la ciudad, pero seguro no está en Mancera ni en su burbuja, quienes en su adulación codependiente, beneficiaron y promovieron la opacidad y la estructura de complicidades del gobierno. O que explique: ¿dónde paró la investigación a su secretario de Obras, Alfredo Hernández, y el multimillonario negocio familiar de las luminarias? ¿Dónde la de su oficial mayor, sí, el que se dejaba pedir 25% en las adquisiciones del gobierno? *Vox populi*: el de Mancera ha sido el gobierno más corrupto que se recuerde.

El gobierno de Mancera se entregó sin recato político alguno al gobierno federal y a los grupos de interés. De espalda a la ciudad, en él encontró su mayor fortaleza. Ahí se inscribió, parcialmente, la dócil y gratuita aceptación de Mancera al cierre de un activo estratégico para la ciudad como el aeropuerto y la entrega de empleos y derrama económica de esta instalación al Estado de México. O la imposición, sin los recursos necesarios, para la conclusión de obras críticas en la ciudad, del Tren Interurbano con Toluca.

O la manga ancha para los zares de la publicidad exterior o del desarrollo inmobiliario y las construcciones irregulares en detrimento de los servicios y espacios públicos del paisaje urbano, reclamadas por vecinos y activistas. *Vox populi*: el de Mancera fue un gobierno amarrado al de Peña y sometido por los intereses privados, a los cuales se asoció.

“El de Mancera fue un gobierno que, simplemente, no escuchó a la gente”.

SEGUNDO DEBATE POR EL GOBIERNO CAPITALINO

Piden propuestas económicas

Expertos coinciden en que los candidatos deben detallar cómo mejorarán la productividad y reducirán el nivel de pobreza

POR GEORGINA OLSON
georgina.olson@gimm.com.mx

Para mejorar la situación de la economía de la Ciudad de México, y con miras al próximo debate, los candidatos a jefe de Gobierno deben tener en cuenta dos factores clave: diseñar una política eficaz de combate a la pobreza y una estrategia para elevar los niveles de productividad de la capital.

En la ciudad hay entre 2.5 y tres millones de personas viviendo en pobreza, y en materia de economía uno de los subtemas que se debatirá hoy será cómo combatir este problema.

Para Diego Alejo Vázquez Pimentel, gerente de Investigación en OXFAM México, sólo puede haber una estrategia eficaz para combatir la pobreza, si se toman en cuenta tres componentes: "Garantizar servicios básicos como agua

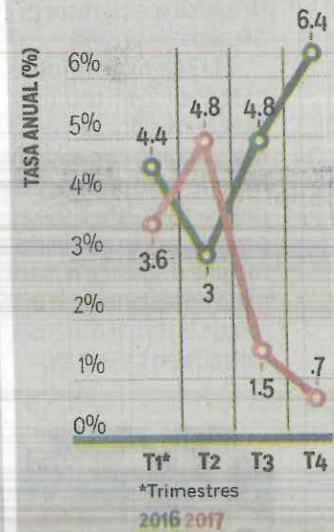
y drenaje a toda la población; construir un sistema de transporte eficaz y acabar con la precariedad laboral, es decir, crear empleos mejor remunerados y con seguridad social", explicó a **Excelsior**.

En cuanto a los servicios básicos, expuso que "muchas veces no hay un acceso efectivo a éstos: por ejemplo, en Iztapalapa, aunque 99% de los hogares tiene la infraestructura para acceder al agua entubada mediante la red pública —de acuerdo con la encuesta de percepción de calidad de vida de 2012—, 23% de la población en la delegación no tiene el servicio diario".

Sobre el acceso al transporte público expresó que "conforme te vas acercando a las zonas más marginadas, la disponibilidad de los medios se reduce —no hay Metro, ni Metrobús— y esto tiene un costo mayor para las familias más pobres".

CRECIMIENTO ECONÓMICO*

En relación con los trimestres de 2016, el año pasado hubo una desaceleración del crecimiento económico en la capital.



*Fuente: Informe *Semáforos electorales*, elaborado por el Observatorio Económico México, ¿Cómo Vamos?, sobre la situación económica donde se votará por el titular del Ejecutivo.



Foto: Twitter @diegoalej1985

Conforme te vas acercando a las zonas más marginadas, la disponibilidad del transporte se reduce y esto tiene un costo para las familias pobres.”

DIEGO VÁZQUEZ
GERENTE DE INVESTIGACIÓN EN OXFAM MÉXICO

De acuerdo con la última encuesta de origen-destino, “en la zona metropolitana seis de cada 10 viajes que se realizan duran entre 30 minutos y dos horas, la mayoría en transporte colectivo... y las familias más pobres, que viven en la periferia, gastan más en transporte”.

Así que cualquier política eficaz para eliminar la pobreza tiene obligatoriamente que invertir en mejorar el transporte, afirmó, y eso tendrá un efecto positivo al generar mayor productividad en la ciudad, pues “se pierden muchísimas horas-hombre a causa de la ineficacia del transporte”.

El análisis económico



Foto: LinkedIn /salvadormedinaramirez

En el Valle de México hay demasiadas barreras administrativas, tanto las del gobierno de la Ciudad de México, de las delegaciones y del Edomex.”

SALVADOR MEDINA-RAMÍREZ
ANALISTA ECONÓMICO

Salvador Medina-Ramírez expuso que esta situación, así como el exceso de regulación para las empresas y los negocios, afectan los niveles de crecimiento en la ciudad, que es otro de los temas que se abordarán en el debate de hoy.

De hecho, los niveles de productividad laboral de la Ciudad de México son menores a los de León, Guanajuato, y Monterrey, Nuevo León, según un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) de 2015.

La capital, junto con el Estado de México, conforman la Zona Metropolitana del Valle de México y, de acuerdo con la OCDE, entre



Foto: Facebook /londonualumni

Lo que es necesario reducir es el número de trámites, y de esa forma también se disminuye el nivel de corrupción que puede darse en todo el proceso.”

DIEGO CASTAÑEDA
ANALISTA ECONÓMICO

más grande es una zona urbana “mayor productividad tiene; es un fenómeno llamado economía de aglomeración, si tienes más gente habrá más intercambios entre ellos, van a aprender unos de otros –en los negocios y empresas–, se van a imitar, perfeccionar su negocio y a crecer más”.

Sin embargo, en el Valle de México esa teoría no se cumple, porque hay demasiadas barreras administrativas: está la regulación del gobierno de la Ciudad de México, la regulación de las delegaciones y, en las zonas limítrofes, está la regulación del Estado de México, y de sus municipios. Y la sobrerregulación, reduce la

productividad.

Medina-Ramírez consideró que un candidato a jefe de Gobierno que quiera elevar el crecimiento y la productividad de la ciudad tiene que trabajar en conjunto con el gobernador del Estado de México y diseñar políticas conjuntas de regulación del comercio y la producción.

Al respecto, Diego Castañeda Garza, analista económico, señaló que otras dos estrategias en las que tendrá que pensar el próximo jefe de Gobierno para elevar los niveles de productividad de las empresas y sus posibilidades de permanecer en el negocio es “darles acceso a créditos, vía banca de desarrollo u otros mecanismos, y reducir el número de trámites burocráticos”.

Dijo que en la ciudad, comparada con otras urbes del país y el mundo, es excesivo el número de trámites que un emprendedor debe hacer para echar a andar un negocio, por lo que es necesario reducir los procedimientos, y de esa forma también se aminora el nivel de corrupción.

En lo que se refiere a empleo y falta de oportunidades, Vázquez Pimentel y Medina-Ramírez coincidieron en que en los últimos años se ha generado una gran cantidad de nuevos empleos en la Ciudad de México, pero son precarios: con bajo salario, a veces sin acceso a seguridad social, ni prestaciones.

Por lo que los candidatos a la Jefatura de Gobierno tendrían que concentrarse en promover la creación de empleos mejor remunerados.

Al respecto, Castañeda Garza comentó que actualmente 40% de las personas que tienen un empleo formal “tienen un salario que está por debajo de la línea de bienestar”.



OPINIÓN

**CENTRO
DE BARRIO**

ROBERTO REMES

Revocabilidad del mandato

Con el paso del tiempo se nos olvida que los gobiernos tienen épocas buenas y malas. En la elección de 1991, luego de haber llegado bajo acusaciones de fraude electoral, Carlos Salinas de Gortari vivía el máximo de su popularidad. Bajo una buena estructura territorial, el Partido Revolucionario Institucional estaba en condiciones de defender una idea de gobierno. De haberse sometido a revocación del mandato, Salinas de Gortari habría arrasado.

Ernesto Zedillo, por el contrario, no iba en ascenso en sus primeros años. Devaluación, desempleo e inestabilidad política marcaron una tendencia negativa que se consolidó con la pérdida de mayoría en la Cámara de Diputados. De haberse sometido a la revocación de mandato, habría dejado el gobierno.

Andrés Manuel López Obrador logró un buen manejo político desde los primeros meses de gobierno. No tengo la menor duda que habría ganado en una consulta para revocar su mandato. Sin embargo, enfrentó distintos momentos difíciles, y no me refiero a los temas como el de René Bejarano o Gustavo Ponce, que siempre son usados en su contra, me refiero a acciones concretas de gobierno.

¿Recuerdan que decenas de miles de automóviles se quedaron con una "placa" de papel porque las metálicas tardaron meses o incluso años en llegar? La línea 1 de Metrobús, sobre Insurgentes, se construyó sin proyecto ejecutivo y la operación fue tan caótica que Paula Noreña, su primera directora, renunció a escasos días de la inauguración. Se requirió sustituir el asfalto del carril confinado por concreto, ya con la línea en operación. Las críticas no pararon en meses.

Los gobiernos enfrentan buenos y malos momentos. Hay errores que corresponden a la dirección de gobierno o a una mala ejecución de las acciones de gobierno, por causa no sólo de servidores públicos, sino también, y sobre todo, de las reglas con las que actúan.

Los actuales gobiernos, de cualquier orden, son generalmente impopulares. Parte es mérito de los gobernantes, parte también del entorno crítico que se vive. Muchos habríamos celebrado la salida de Enrique Peña Nieto a fines de 2014, pero no hacía falta revocación de mandato. Ayotzinapa, Tlatlaya o la Casa Blanca eran motivos suficientes, sólo que el cargo no es renunciable (algo más necesario, que la revocación del mandato).

También pudo ser el caso, por ejemplo, de Marcelo Ebrard a mediados de su gobierno, cuando las grandes obras, como Circuito Bicentenario, Línea 12 del Metro y Línea 2 del Metrobús lo hacían blanco de críticas ¿de haber habido revocación del mandato se habría animado a este tamaño de obras, poniendo en riesgo su permanencia? Probablemente, habría tenido que sacrificar acciones de infraestructura por gasto asistencialista.

Hay gobiernos que hacen cosas malas mal, pero hay gobiernos que instrumentan políticas buenas mal o políticas malas bien. Necesitamos buenas políticas bien instrumentadas, esto no se logra con la amenaza de una revocación del mandato, se logra con otros métodos: hay que revisar qué tanto reglas e instituciones nos están llevando a buenas políticas y buenas instrumentaciones. Hay que fortalecernos en esa dirección y más que revocar el mandato, rectificar rumbos o calidades cuando sea necesario, evaluar lo hecho y ser aptos para la mejora.

16 MAY 2018

Página: 26 Sección: METROPOLI

Hacen del Eje Troncal Metropolitano la vialidad más lenta de la CDMX

► A ocho años de su construcción, la actual administración, encabezada por José Ramón Amieva, está construyendo la ampliación de la Línea 5 del Metrobús, que irá de Río de los Remedios a Vaqueritos; con ello, ha paralizado el tránsito de la arteria

[BRAULTO COLÍN]

En el periodo 2000-2010, el Gobierno de la Ciudad construyó el Eje Troncal Metropolitano, una vialidad rápida que supuestamente agilizaría los traslados desde Ecatepec a Xochimilco; sin embargo, a ocho años de haberla llevado a cabo, la actual administración, encabezada por José Ramón Amieva, está construyendo la ampliación de la Línea 5 del Metrobús, que irá de Río de los Remedios a Vaqueritos y con ello ha paralizado el tránsito de la arteria.

Actualmente parte del Eje Troncal Metropolitano, de 44 kilómetros —supuestamente— de vialidad continua, se encuentra en obras, “y con el tránsito desquiciado”.

Cientos de trabajadores están ocupando carril y medio de la vialidad, por ambos sentidos, puesto que realizan labores de levantamiento de pavimento, zanjeo, colocación de concreto hidráulico y construcción de las estaciones para el Metrobús.

Lo anterior está provocando un colapso vial debido a que la arteria, cuya circulación inicia en Ciudad Azteca, en el Municipio de Ecatepec, y llega a Periférico, en la delegación Xochimilco, no tiene la suficiente capacidad para que circulen al mismo tiempo automóviles particulares, camiones de carga, tráilers, microbuses y autobuses del transporte público.

Con esto, el esfuerzo de las administraciones pasadas encabezadas por los entonces perredistas Andrés Manuel López Obrador, Alejandro Encinas y Marcelo Ebrard, para construir 14 obras, 11 puentes vehicula-

La construcción del Metrobús paralizó el tránsito de la arteria, que solamente cuenta con carril y medio para el paso de los automóviles, camiones de carga, trailers y microbuses por la arteria.

Lo peor, dicen conductores y

ros de carga para llegar y salir de la Central de Abasto.

En la vialidad, un automovilista puede tardar hasta una hora en cruzar un tramo en el que antes le tomaba 10 minutos de su tiempo.



Conductores y usuarios del transporte público han triplicado el tiempo de traslado por las obras del MB-5.

res, pasos vehiculares inferiores en avenida Oceanía, el Distribuidor Vial Heberto Castillo y el Distribuidor Vial Ermita Iztapalapa-Eje 3 Oriente, se fue a la basura, puesto que la circulación en la mayor parte de la arteria, a toda hora, es siempre a vuelta de rueda.

Crónica realizó un recorrido por el lugar, y confirmó que el caos sobre el Eje 3 Oriente se agravó.

vecinos de Iztacalco, es que aun concluyendo la obra seguirán los taponamientos viales, puesto que las estaciones que se están construyendo ocupan un carril, más otro carril por donde llegará el Metrobús; sólo dejarán uno para el tránsito de los automovilistas.

El Eje 3 Oriente es una vialidad primaria importante, que sirve de conexión de la zona norte con la oriente, es la vía que utilizan los camioneros y traile-

No hay personal de tránsito, sólo maquinarias y trafitampos.

CALVARIO. Desde la estación Coyuya, de la Línea 8 del STC, inició el recorrido de Crónica. Apenas y pones un pie en la salida y se puede observar el caos que hay en Eje 3 Oriente.

La gente, en muchas ocasiones, ya no utiliza el transporte público, puesto que prefiere caminar hacia su destino.

Al subirnos a una unidad comprobamos lo complicado que es para muchos usuarios pasar más de una hora atorado en el tráfico.

El calor, los gritos de choferes y automovilistas pidiendo que le pisen un poco más, claxonazos, recordatorios familiares, hombres peleándose a golpes... lo que se puede ver todos los días en la arteria.

“Súbale San Lázaro, Metro Escuadrón, aunque se vaya parado hay lugares”, gritaba el chalán de un chofer de una combi, la cual abordamos.

1 hora con 36 minutos, fue lo que tardamos en llegar a San Lázaro, desde Coyuya antes se ocupaban 15 minutos, más o menos, en recorrer tal tramo.

Muchos pasajeros comentan que ese tiempo es sumamente exagerado y gracias a las obras se ha tenido que extender para poder llegar a tiempo o quitarse el estrés de encima, después de un largo día de trabajo.

Incluso el día de ayer, Día del Maestro, cuando la mayoría de escuelas públicas no tuvieron clases, se contemplaba bastante tráfico; no hay día que se salve de tener tanta carga vehicular; el calor hace que muchos ya empiecen por desesperarse y comienzan a bajar y otros que tienen que aguantarse.

Ése es el día a día de miles de capitalinos pasan a causa de las obras ocasionadas por la extensión de la Línea 5 del Metrobús.

BRAULIO COLIN

16 MAY 2018

Página: 17 Sección: ciudad

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

CULTURA

16 MAYO

CDMX

ESTACIÓN EMBLEMÁTICA



EMPATÍA, BARBARA KRUGER

BELLAS ARTES LÍNEA 8.

Proyecto Paradiso, presentan a la artista internacional Barbara Kruger, con una intervención diseñada para la estación del Metro Bellas Artes.

HORARIO DE SERVICIO DEL METRO

EXPOSICIÓN



CIUDAD EN OBRA

CANDELARIA, LÍNEA 1.

Esta exposición muestra parte del acervo fotográfico del Museo Archivo de la Fotografía, que da cuenta de la transformación e historia de la Ciudad. El objetivo es describir una urbe permanentemente en obra.

HORARIO DE SERVICIO DEL METRO

ARTES ESCÉNICAS



▶ **CINECLUB ISSSTE**
CINE
ZAPATA
LÍNEA 12
16:00 A 18:00 HRS.



▶ **OCHO CUARTOS**
MÚSICA
ERMITA
LÍNEA 12
16:00 A 17:00 HRS.

▶ **NO YOLOTL IN HUAXTECAPAN**
MÚSICA
ERMITA
LÍNEA 12
18:00 A 19:00 HRS.



TACUBA
LÍNEA 7

▲ **ARS COMBINATORIA**
MÚSICA
16:00 A 16:30 HRS.

▲ **DÚO ORDIN**
MÚSICA
16:45 A 17:30 HRS.

▲ **DÚO CASTELLANOS**
MÚSICA
17:45 A 18:30 HRS.

#culturametroCDMX @MetroCDMX /MetroCDMX

CDMX