CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

El Sol de México

INVITACIÓN RESTRINGIDA

Empresa de Línea 12, para el Tren Maya

GABRIELA JIMÉNEZ /ENVIADA

No obstante, López Obrador reiteró que la canadiense Bombardier podría ser privilegiada en el proceso

CAMPECHE, Cam.- El presidente electo Andrés Manuel López Obrador convocará entre tres y cuatro empresas para que concursen, mediante invitación restringida, por la construcción del Tren Maya, dio a conocer Rogelio Jiménez Pons, coordinador del proyecto estratégico del sureste.

Además de Bombardier Transportation, participarán la francesa Alstom, la española Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), y la suiza Stadler. Este grupo, a excepción de la última, es el mismo que construyó la Línea 12 del Metro y concursó en las licitaciones para las obras estrellas del presidente Enrique Peña Nieto: el Tren México-Toluca, el proyecto desierto de México-Querétaro y el Nuevo Aeropuerto Internacional de México.

"Están también empresas interesadas coreanas; en el estado de Quintana Roo ya tienen bastantes contactos, estamos posiblemente por invitar a Stadler, la Suiza. Hay distintas empresas que ya saben que van a hacer convocadas, que están en el mercado internacional de este tipo, sobre todo en material rodante, no hay muchos está la CAF española, hay muchas empresas de muy buen nivel. Yo creo que unas tres o cuatro máximo, yo creo que se convoquen", detalló el también futuro director del Fondo Nacional de Turismo.

No obstante, López Obrador reiteró que la canadiense Bombardier podría ser privilegiada en el proceso, ya que cuando fue jefe de gobierno ésta cumplió con el armado de los vagones en Ciudad Sahagún, Hidalgo, y dejar la inversión en México, pero esto no significa que otorgará adjudicación directa.

Entonces, ¿habrá adjudicación directa para Bombardier?

No, se establece en las condiciones. Si se cumplen requisitos, ojalá que se pueda lograr que las empresas que se dediquen a construir trenes pongan sus plantas en México, para que se dé trabajo en México, en ese sentido Bombardier tiene ya su planta en Ciudad Sahagún-, respondió

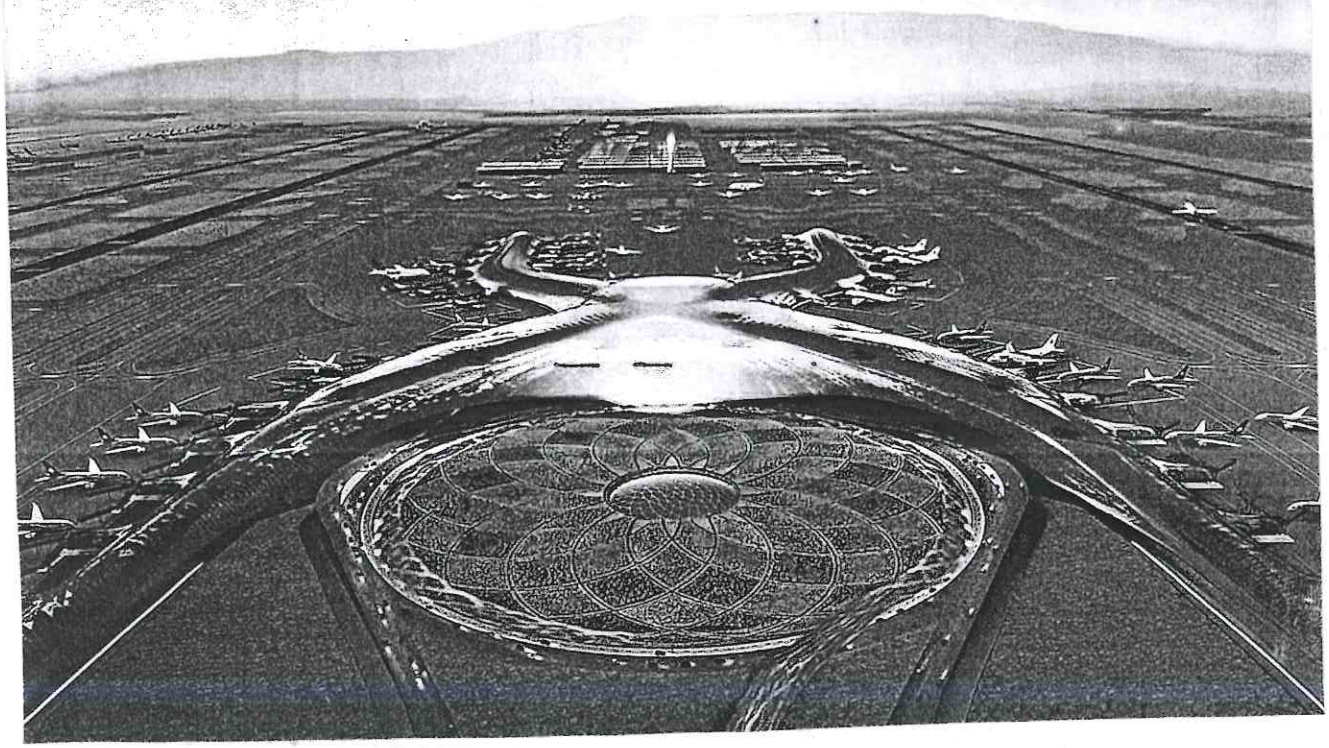
López Obrador al final de la reunión con el gobernador de Campeche, Alejandro Moreno, y previo al encuentro con los seis mandatarios estatales involucrados en el Tren Maya.

Después del encuentro privado con el que será el bloque del sureste, constituido por los gobernadores de Oaxaca, Chiapas, Quintana Roo, Yucatán, Tabasco y Campeche, el próximo director de Fonatur informó que realizarán jornadas periódicas de evaluación .

Aunque Andrés Manuel López Obrador dijo que no se realizará consulta indígena, porque el 80% de los ciudadanos está conforme con la obra turística, Rogelio Jiménez Pons señaló que sí se llevará a cabo, pero hasta el 1 de diciembre, ya que el Artículo 2 de la Constitución los obliga a respetar la autonomía de los pueblos étnicos.

Históricamente, detrás de cada megadesarrollo erigido en México subyace un turbio precedente de especulación inmobiliaria, despojo de terrenos ejidales y todo tipo de violaciones a las leyes, entre ellas las ambientales. La corrupción de sucesivos gobiernos priistas y panistas, llevada a niveles insólitos durante el de Enrique Peña Nieto, ha marcado también el nuevo proyecto aeroportuario. Aun cuando falta definir su viabilidad en terrenos del exlago de Texcoco, lo que ya es irreversible desde 1999 es la compra de terrenos aledaños a la zona por desarrolladores inmobiliarios y la Comisión Nacional del Agua para levantar en ellos ese monstruo llamado aerotrópolis.

Interés inmobiliario, verdadero motor del nuevo aeropuerto



JENARO VILLAMIL

En uno de los recientes anuncios del sitio de bienes raíces *Trovit* se leen ofertas como ésta: "Excelente terreno de 10 mil metros cuadrados, excelente ubicación atrás de Walmart. Ideal para centro comercial o bodegas de servicio para el aeropuerto... Bardeado, cuenta con luz, agua, oficinas de 200 metros, caseta de vigilancia de 50 metros cuadrados. Techado firme. 35 millones de pesos".

Como éste, hay otros que se ofrecen en 32 millones, de 1 a 100 hectáreas, en la carretera Texcoco-Calpulalpan; o hasta en 60 millones de pesos sobre la carretera Lechería-Texcoco, "a unos pasos del nuevo aeropuerto" de la Ciudad de México.

Según la Dirección de Desarrollo Económico del municipio de Texcoco, la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) ha disparado la especulación inmobiliaria en esta zona conurbada a la capital, a tal grado que el valor de los terrenos se duplicó. Lo que antes costaba 2 mil 500 pesos por metro cuadrado, ahora vale 5 mil.

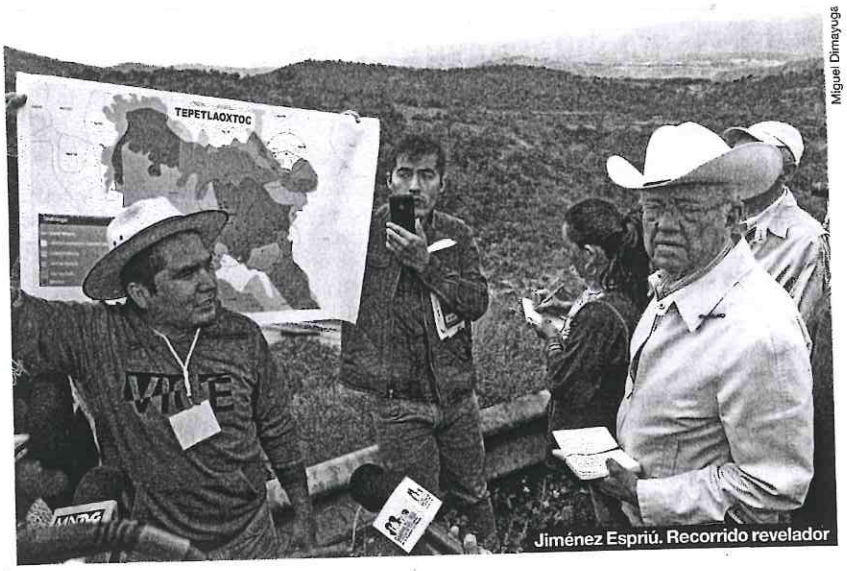
No es el único caso. En San Salvador Atenco, en Teotihuacán, en Chimalhuacán, junto con las comunidades de Santa Isabel Ixtapan, San Bernardino, San Felipe y Santa Cruz de Abajo la especulación y el acaparamiento de la tierra de los ejidos y comunidades aledañas a la zona del NAIM se han convertido en un negocio más grande y conflictivo que el nuevo aeropuerto, cuyo costo asciende ya a 285 mil millones de pesos, tan sólo en la primera de sus dos fases.

Para representantes de ejidos, ambientalistas, especialistas y conocedores de la zona oriente del Valle de México, no son los aviones sino los terrenos el auténtico gran negocio en torno al NAIM.

Así lo expresaron integrantes del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) de San Salvador Atenco, que en la casa de transición del futuro gobierno de Andrés Manuel López Obrador y en los foros realizados en el Club de Periodistas denunciaron el despojo de más de 500 hectáreas del cultivo en los parajes de Xalapango y El Paraíso por parte del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM), el consorcio responsable de la construcción del NAIM.

Habitantes del ejido de Santa Isabel Ixtapan entregaron al reportero denuncias del comisariado ejidal contra el GACM porque "las parcelas de nueva creación 1210 y 1211 no se las venderemos hasta en tanto no cumplan con los compromisos contraídos con el ejido, como son las obras y la compra-venta de parcelas individuales de nuestros ejidatarios que no han vendido".

Desde junio de 2016, los ejidatarios de Santa Isabel Ixtapan, perteneciente al municipio de Atenco, demandaron el entubamiento de las aguas provenientes de la termoeléctrica y de los consorcios inmobiliarios ARA y GEO "que llegan sin tratar, hasta la planta tratadora de la ampliación de Nueva Santa Rosa y almacenarlas en un estanque".



Miguel Dimayuga

Jiménez Espriú. Recorrido revelador

Muchos años de especulación

El inicio de la gran compra de las tierras aledañas al exlago de Texcoco inició en octubre de 1999 y se prolongó hasta 2015. Durante esos 16 años los gobiernos de Arturo Montiel y de Enrique Peña Nieto mandaron operadores y prestanombres a adquirir terrenos y parcelas a un promedio de 45 a 120 pesos el metro cuadrado, en la zona de más de 370 hectáreas cercanas al NAIM.

Habitantes de San Salvador Atenco señalan que quienes emprendieron la compra fueron personajes como Alejandro Ozuna Rivero, secretario de Gobierno de la administración de Alfredo del Mazo Maza, Rafael Robles Nava y Valentín Aguilar, entre otros.

También, dice, participaron empresarios como Juan Armando Hinojosa Cantú, Ricardo San Román, Luis Ernesto y Anuar Maccise, Roberto Alcántara Rojas, Carlos Peralta Quintero, Alfredo Miguel Afif y Carlos Hank Rhon.

Los predios adquiridos coinciden con la zona urbanizable de 431 hectáreas que colindan con el NAIM en los municipios de San Salvador Atenco y Texcoco.

En este perímetro se planea construir una gran aerotrópolis, así como un nuevo centro habitacional, comercial y de negocios al estilo de Santa Fe que abarcará 375 de las 431 hectáreas y "ofrecerá oportunidades de desarrollo para bienes raíces comerciales de clase mundial para atender a los viajeros... la ubicación estratégica de desarrollos comerciales, parques empresariales y zonas libres de comercio", según el GACM en su solicitud entregada en 2015 a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) para su evaluación y aprobación.

El GACM sólo menciona este proyecto como parte de las "obras complementarias" al NAIM, pero el estudio de riesgo presentado por el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México amplía los alcances de este gran proyecto, que incluirá hoteles, centros comerciales, centros de convenciones y plazas.

"Constará inicialmente de alrededor de 500 mil metros cuadrados de desarrollo (mitad de hoteles y mitad de espacio comercial), con un aumento cada año de alrededor de 100 mil a 250 mil metros cuadrados, con una capacidad total de desarrollo de alrededor de 6 millones de metros cuadrados o una población de alrededor de 250 mil empleados. Los supuestos en altura y volumen limitan el desarrollo vertical a 10 niveles (casi 40 metros) y la proporción de área de suelo a 3:1. Se planea que la mayoría de los edificios sean de cinco a seis niveles, con una cobertura de lote 50 a 60%", indica el estudio.

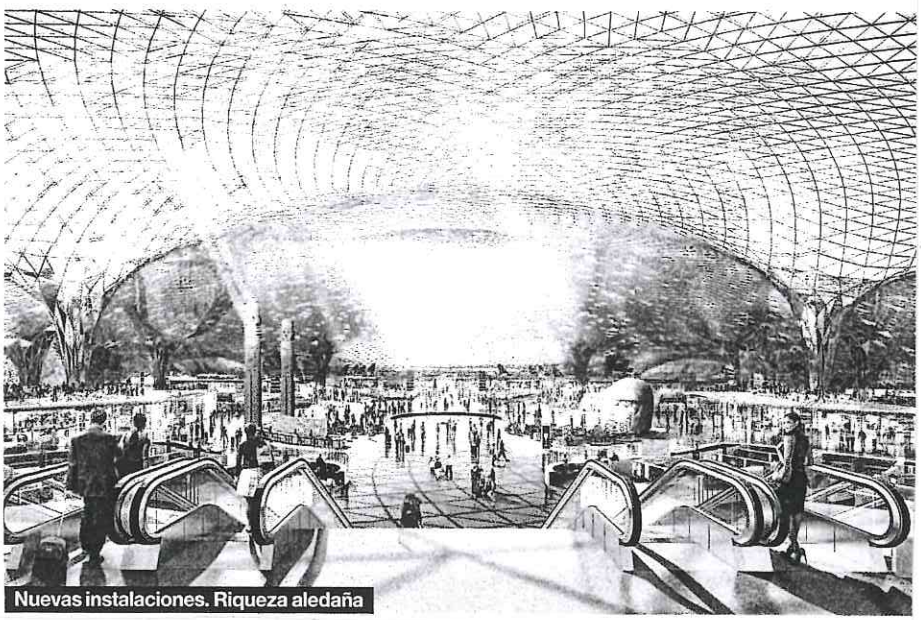
Esta aerotrópolis prevé la construcción de dos estaciones de tren y una de Metro, así como pasos a desnivel, "rutas de autobuses, parques y vías peatonales", y una nueva autopista que "proporcionará una nueva conexión de ésta a la avenida Circunvalación". El servicio de Metro conectará al NAIM con alguna de las líneas ya existentes en la Ciudad de México (1, 5 o 9).

"Conforme se expanda Aerotrópolis, se agregará una línea de Metro. Esta segunda ruta operaría de manera subterránea. Conforme Aerotrópolis se expanda se construirán cinco estaciones de Metro en el área", prevé el GACM.

Según Damián McAnally, quien participa en la organización México Sostenible y ▸

escribió un ensayo sobre la futura aerotrópolis –difundido en la página del gobierno electo–, la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) de la Semarnat omitió mencionar "los impactos negativos de índole ambiental que podría tener y, por tanto, también cualquier cosa que hable de medidas de mitigación y compensación que lo acompañan".

Y añade: "La urbanización de un predio de este tamaño tiene varias implicaciones en cuanto al consumo de agua, energía, manejo de residuos y otro tipo de impactos negativos, como la congestión vehicular. Por lo tanto, omitir deliberadamente la Aerotrópolis de la MIA equivale a que esté exenta de un proceso de evaluación de impacto ambiental".



Nuevas instalaciones. Riqueza aledaña

Compra de predios de la Conagua

Desde el sexenio de Felipe Calderón otra vía para el acaparamiento de los terrenos aledaños del NAIM fue la adquisición paulatina, por parte de la Comisión Nacional del Agua (Conagua), de predios en los ejidos de Santa María Chimalhuacán, San Luis Huexotla, Santa Cruz de Abajo, San Bernardino (del municipio de Texcoco), Santa Isabel Ixtapan, San Cristóbal Nexquipayac y Francisco I. Madero (pertenecientes a Atenco) con el pretexto de que se desarrollarían suelos menos vulnerables a la erosión eólica con cubierta vegetal o acuática.

La "compra silenciosa" de terrenos por la Conagua –denuncian los ejidatarios– ha logrado acaparar 663 títulos de propiedad en estos municipios para levantar el Parque Ecológico Lago de Texcoco y proyectar la construcción de un monumental predio "que puede contener 43 veces el Central Park de Nueva York y 23 veces el Bosque de Chapultepec", según estableció el *Libro Blanco* de la Conagua sobre este proyecto, fechado en 2012. La Conagua planea adquirir un total de 2 mil 929 hectáreas.

En su libro *Política, negocios y poder. El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*, el exsenador y futuro subsecretario de Gobernación, Alejandro Encinas, refiere que en 2008 asambleas ejidales de Hidalgo, Carrizo y Chimalhuacán aceptaron vender a 119 pesos el metro cuadrado de sus tierras a la Conagua, y en 2013 otros ejidos, como San Felipe, San Bernardino, Nexquipayac y Santa Isabel Ixtapa vendieron sus tierras por 157 pesos el metro cuadrado.

Encinas subraya que esta estrategia "fue un engaño que le permitió al gobierno federal instrumentar con gran sigilo una operación inmobiliaria que conformó una red de complicidades entre los gobiernos del PAN, y del PRI, acompañada por el gobierno del Estado de México y por particulares que tuvieron acceso a información privilegiada".

Minas y huachicol

El recorrido realizado por los futuros secretarios de Comunicaciones y Transpor-▶

14 OCT 2018 Página: 8 Número:

tes, Javier Jiménez Espriú; de la Semarnat, Josefa González Blanco, y de la Secretaría del Bienestar, María Luisa Albores, por cinco municipios colindantes con el NAIM documentó públicamente otro gran negocio: la explotación de minas de arena, grava, tezontle y tepetate; materiales que son requeridos para la construcción del NAIM.

Desde octubre de 2015 proliferaron en el nororiente del Valle de México las minas de basalto y tezontle –157– en un radio de 50 kilómetros alrededor del NAIM. Los habitantes de los municipios contiguos denuncian que hay muchas más, las cuales afectan el medio ambiente, ponen en riesgo las zonas habitacionales y operan de manera clandestina.

"Seis mil camiones diarios trasladan materiales de las minas", advirtió Jiménez Espriú, consultado por **Proceso** tras su visita del miércoles 10, en la que estuvo acompañado de reporteros y cámaras televisivas. Ahí se enfrentó verbalmente con María Susana Godínez, apoderada legal de una mina de tezontle, propiedad de la empresa Martínez Villegas, que explota 42 hectáreas entre Teozoyuca y Chiautla. Godínez argumentó que estaban "invadiendo" propiedad privada, y corrió al ingeniero y a los reporteros.

Protesta ciudadana. Alerta ecológica

Los pobladores se quejaron por la grave afectación ecológica de la zona y el florecimiento de la venta ilegal de combustible o huachicol para los 6 mil camiones que diariamente trasladan materiales para la construcción del NAIM.

La mina es propiedad de René Martínez, empresario cercano al gobierno de Enrique Peña Nieto, y forma parte de una red de más de 60 minas que están explotándose en la zona, de las cuales sólo 10 tienen concesiones en regla, según informó el equipo del gobierno de transición de Andrés Manuel López Obrador.

La empresa Martínez Villegas inició su actividad minera en 1990 con la extracción de materiales para la construcción. De acuerdo con el directorio del sector minero de la Secretaría de Economía, explota Cerro Grande y San Pedro, en Acolman, Globo Azul y La Lupita, en Chicoloapan, La Guadalupana y La Magdalena en Ixtapaluca, así como otra mina en Tlahuico. No aparece en este registro la ubicada en Teozoyuca.

Santa Lucía, viable: Jiménez Espriú

El jueves 11 de octubre el futuro titular de la SCT informó que la opción de construcción del nuevo aeropuerto en la base de Santa Lucía es viable y factible, por lo que se llevará a cabo un estudio complementario al que anteriormente se realizó. Explicó que luego de un análisis de un estadio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el próximo gobierno federal prevé dos opciones: la primera, continuar con la construcción ya en marcha en Texcoco, donde se contemplarían costos extras para urbanización y vialidades que trasladen a los usuarios a la terminal aérea, incluida la posibilidad de una nueva línea del Metro, lo que implicaría cerrar el actual aeropuerto y la base militar de Santa Lucía por ser incompatibles con el actual proyecto; la segunda, suspender la construcción de Texcoco, realizar una cirugía mayor al Aeropuerto Benito Juárez, ordenar un estudio que tardaría cuatro meses para construir dos pistas en Santa Lucía y sumar la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de Toluca, Estado de México.

Tendrá L5 de Metrobús estaciones elevadas

POR LILLIAN REYES RANGEL

La ampliación de la Línea 5 del Metrobús hacia la Glorieta de Vaqueritos, y su corredor de 20 kilómetros, tendrá diversos tipos de estaciones 100 por ciento accesibles que evitarán la saturación de la vialidad por la que circula: el Eje 3 Oriente.

A lo largo del trazo se construyen estaciones elevadas, con acceso vía pasarela o puente; y de ingreso a nivel de banqueta.

Estaciones elevadas: La Línea 5 contará con dos parabuses (Mixhuca y Hospital General) que se ubicarán en el distribuidor vial de Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso, y Viaducto Río de la Piedad. Para el ingreso se habilitarán elevadores y escaleras. Esta es la primera vez que en una línea de Metrobús contará con este tipo de estaciones; se decidió que la instalación fuera en esa zona para evitar los congestionamientos viales en las laterales del eje vial.

Adicional a las estaciones mencionadas, se construirá una para la Línea 2 del Metrobús, logrando una conexión rápida entre ambas líneas y el Metro Coyuya. La infraestructura se encontrará en el puente vehicular de Eje 4 Sur al cruce con Eje 3 Oriente.

Estaciones con pasarela o puente: Estos parabuses se localizan en una zona sin semáforos del Eje 3 Oriente, de la Avenida Fray Servando Teresa de Mier a Eje 6 Sur; y en algunos casos, coinciden con el trazo de la Línea 8 del Metro. Para que el ingreso sea seguro y evitar ralentizar el tránsito vehicular se colocarán elevadores y puentes con una pasarela.

Las estaciones que se encuentran en esa situación son Venustiano Carranza, Avenida del Taller, Coyuya, Recreo, Oriente 116, Colegio de Bachilleres 3, Canal de Apatlaco, Apatlaco, Aculco, Físicos y Glorieta de Vaqueritos.

Estaciones con acceso a nivel: Para abordar el Metrobús en éstas se habilitarán cruceros seguros con señalamiento vial, semáforos, rampas y bolardos. Con esta configuración se encuentran 24 de las 35 estaciones que integra la ampliación del corredor. Las estaciones con un solo cuerpo de aproximadamente 110 metros de longitud serán 21 y una tendrá acceso a nivel banqueta, pero contará con dos cuerpos para proteger un área verde ubicada en la intersección del Eje 3 Oriente y Campesinos.

En total, la Línea 5 del Metrobús incluirá la instalación de 29 elevadores para garantizar la entrada segura. Asimismo, contará con elementos de accesibilidad y sustentabilidad, ya que integra rampas, guías táctiles, tactogramas y jardines verticales.

Actualmente se construyen 22 de las 35 estaciones que componen la ampliación de la Línea 5 del Metrobús, las cuales se ubican en Eje 3 Oriente, entre Viaducto Miguel Alemán y la Calzada de las Bombas. Asimismo, se trabaja en la habilitación de 24 de los 40 kilómetros necesarios de carril confinado y en obras inducidas desde la Calzada de las Bombas, en Coyoacán, y la Calle Sidar y Rovirosa, en Venustiano Carranza.

Los parabuses localizados de manera paralela al Metro ya tienen instaladas sus estructuras de acero y comenzó la colocación del policarbonato que funciona como techumbre, así como el piso antiderrapante y guías táctiles; además, se perforan y cuelan las columnas que sostendrán las pasarelas y mezzanines de acceso. Las estaciones de un solo cuerpo se encuentran en la etapa de construcción de cuartos de servicios, instalación de estructura de acero, muros verdes y el piso.

Foto: Cuartoscuro

Avanza la obra.

JACQUELINE L'HOIST ex titular Copred

ENTREVISTA

Selene Velasco

La defensora de los derechos humanos se despidió, tras siete años de gestión, de la dirigencia de Copred este viernes.

'Donde estuviera yo, estaba Copred'

SELENE VELASCO

La presidenta fundadora del Consejo para Prevenir la Discriminación (Copred), Jacqueline L'Hoist Tapia, destaca que tras siete años al mando contribuyó a dejar un empoderamiento ciudadano.

En entrevista con REFORMA, recuerda que el 14 octubre de 2011 le notificaron por parte de la Jefatura de Gobierno que ella sería la titular de Copred.

L'Hoist salió aquel día de la sede capitalina con solo un documento en mano: su nombramiento por parte de Marcelo Ebrard y con la ley de su lado.

"No tenía presupuesto, ni instalaciones, ni personal, nada, yo hacía un poco la broma de que era Copred móvil, porque donde estuviera yo, estaba Copred", cuenta.

La defensora de derechos humanos inició con un equipo de seis personas y el 25 de noviembre instaló su primera junta oficial, convirtiendo esta fecha en la de aniversario.

A fines de 2011 y principios de 2012, realizaron su primer pronunciamiento en un caso federal, pero que cobraba importancia para la Ciudad: la burla del payaso "platanito" por la tragedia en la guardería ABC.

Otro caso fue el de un conserje golpeado por un hombre en un edificio de una zona exclusiva, donde se determinó violencia, a causa de la discriminación hacia el empleado.

> "Hace siete años no se hablaba de discriminación, se veía como una mala conducta, pero nada grave, lo que hicimos es decir que ha existido siempre y hay que combatirla".

Los inicios del Consejo se vivieron en un cuarto de azotea prestado por Sergio Aguayo, en División del Norte, y posteriormente en unas oficinas prestadas del Metro, en Cuitláhuac, hasta 2015 cuando recuperaron la vecindad de General Primm.

Al término de su gestión, L'Hoist Tapia celebra el trabajo de concientización con empresas privadas, establecimientos mercantiles y el Gran Acuerdo por la Igualdad y la No Discriminación.

También el boom de denuncias de despido por embarazo, antisemitismo y de la población LGBTTTI.

Para L'Hoist Tapia, el Copred es lo más importante laboral, profesional y personalmente que ha vivido y que le ayudará a seguir la lucha por los derechos humanos.

"No hay nada mejor saber que ayudaste a que alguien no perdiera la dignidad", expresó.