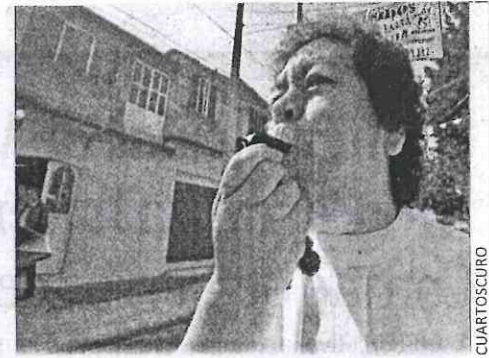




GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Sistema de Transporte Colectivo



❖ La PGJ, en la administración pasada, invirtió 10 mdp en localizadores para mujeres que sufren violencia de alto impacto; jamás se repartieron ❖ No se tiene registro de denuncias hechas tras la utilización del silbato repartido durante el sexenio anterior

Retoma el GCDMX programas antiacoso olvidados por MAME

[BRAULIO COLÍN]

La jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, junto a la titular de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México, Ernestina Godoy, señaló que retomará uno de los programas para combatir delitos de alto impacto en contra de mujeres, olvidados por el exmandatario local, Miguel Ángel Mancera.

Cerca de mil localizadores fueron encontrados por la actual administración, cada uno con un costo de 10 mil pesos.

De acuerdo con la abogada de la ciudad, se retomará el programa en el que ya hay 120 mujeres (que sufren algún tipo de violencia) inscritas a las que se les dará un brazalete de localización.

“Eso desde la Procuraduría lo estamos echando a andar, nosotros tenemos una lista de aproximadamente 120 mujeres que están en situación de riesgo, tenemos que protegerlas y ése es un instrumento tecnológico que puede ayudar”, comentó Godoy.

Además de que el gobierno mancerista olvidó implementar estos localizadores, también tuvo programas para combatir la violencia de género en la capital que no rindieron frutos.

Organizaciones civiles en pro de los derechos de la mujer señalaron que el programa de silbatos también fue una mala inversión.

Es de señalar que no existen registros en la Procuraduría General de Justicia capitalina, ni en la Secretaría de Seguridad Ciudadana, de detenciones que hayan sido a causa de la utilización de estos silbatos antiacoso implementados como herramienta del programa #ViveSegura.

Los silbatos, que fueron entregados en diferentes estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC), Metro, específicamente en las de mayor afluencia como Chabacano, Balderas, Pantitlán y Zócalo, costaron un millón de pesos más que los geolocalizadores.

Asociaciones como Equis Justicia para las Mujeres, GIRE (Grupo de Información en Reproducción Elegida) y ADSYR coincidieron en que el programa de los silbatos antiacoso fue “mal planeado”, “mal ejecutado” y “sin resultados”.

Mujeres en redes sociales manifestaron su inconformidad con la implementación del programa #ViveSegura, pues aseguraban que los silbatos no eran de gran utilidad al momento de sentirse inseguras y que además no era sencillo encontrarlos.

LAS CIFRAS NO CUADRAN. Los números de la pasada administración no cuadran. Mientras que la administración de Mancera reportó la entrega de cerca de 350 mil piezas, organizaciones como Mujeres en Vida indicaron que sólo fueron

RETOMA --

dados 16 mil 514 silbatos.

El primer semestre del año pasado, la Policía Bancaria e Industrial (PBI) registró 54 detenciones por acoso sexual dentro de las instalaciones del Metro; sin embargo, ninguna de éstas se hizo tras escuchar un silbato de ayuda.

El sexenio del exjefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, es considerado uno de los más violentos en la Ciudad de México, pues a lo largo de su gestión se registraron más de 5 mil 400 casos de homicidio, mil más que en las administraciones de sus antecesores.

En cuanto a feminicidios, en un periodo de 20 meses, del 2016 a 2017, se registraron 101 feminicidios en la capital del país. De acuerdo con la directora de Incidencia de la organización Justicia Pro Persona A.C., hubo un incremento del 100 por ciento en este delito, en comparación de años atrás.

Ernestina Godoy, actual procuradora, explicó que el gobierno anterior maquilló la cifra de homicidios en la que se encontraron 13 mil carpetas de investigación —que incluso estaban clasificadas como denuncias— analizaron cinco mil y como resultado del análisis se identificó que tres mil 200 que estaban mal clasificadas.

Por último la abogada de la ciudad agregó que se tomarán acciones inmediatas para abatir la impunidad en delitos de alto impacto, como son los homicidios y feminicidios.

CDMX apuesta por biciestacionamientos

● Gobierno busca
duplicar el número de
ciclistas activos en la
capital, dice Movilidad

EDUARDO HERNÁNDEZ
—metropoli@eluniversal.com.mx

Fomentar el uso de la bicicleta será una de las estrategias para el nuevo gobierno de la Ciudad de México. Para ello construirá cuatro nuevos biciestacionamientos en los Centros de Transferencia Modal (Cetram) de Rosario, Tláhuac, Martín Carrera y Buenavista; este último ya está en obra.

En un recorrido realizado por EL

UNIVERSAL, se observó que en la zona de Buenavista hay trabajadores y una pancarta que detalla que ahí se construye un biciestacionamiento semimasivo, el cual contará con 128 lugares, tendrá vigilancia las 24 horas del día y su acceso será gratuito y automatizado.

Rodrigo Díaz, subsecretario de Planeación de la Secretaría de Movilidad, informó que estas instalaciones se colocarán en puntos estratégicos para que conecten con los transportes públicos masivos.

Dijo que la intención de dichas acciones es que en el sexenio se dupliquen los 340 mil ciclistas activos hoy día, de acuerdo con el Inegi.

METRÓPOLI C1

Movilidad

CDMX plantea cuatro biciestacionamientos

Semovi los proyecta en los paraderos de El Rosario, Tláhuac, Martín Carrera y Buenavista

Texto: **EDUARDO HERNÁNDEZ**
Fotos: **LUIS CORTÉS**

Fomentar el uso de la bicicleta será una de las estrategias para el nuevo Gobierno de la Ciudad de México. Para impulsarlo, se crearán cuatro biciestacionamientos en los Centros de Transferencia Modal (Cetram) Rosario, Tláhuac, Martín Carrera y Buenavista, este último en construcción.

En un recorrido realizado por EL UNIVERSAL se observó que hay trabajadores en la zona de Buenavista y un cartel donde se anuncia el Biciestacionamiento Semimasivo Buenavista, el cual contará con 128 lugares, tendrá vigilancia las 24 horas; su acceso será gratuito y automatizado.

Su instalación en ese punto es debido a la alta afluencia de usuarios, ya que convergen la Línea B del Me-

tro, las líneas 1, 3 y 4 del Metrobús, así como el Tren Suburbano, además de algunas estaciones de Eco-bici en las inmediaciones.

En este espacio para los ciclistas se pretenden colocar aparcabicicletas de doble piso, mismas que cuentan con una rampa con ángulo y un sistema de asistencia neumática, el cual permite colocar más bicicletas en menos espacio.

Este tipo de proyecto es similar a los biciestacionamientos de La Villa y Periférico Oriente.

Rodrigo Díaz González, subsecretario de Planeación de la Secretaría de Movilidad (Semovi), comentó que estas acciones serán convenientes para trabajar en la intermodalidad de la Ciudad de México, pues los biciestacionamientos estarán instalados estratégicamente en puntos que hagan conexión con la red del transporte masivo.

Espacios seguros

Actualmente hay dos biciestacionamientos masivos; uno en la estación Pantitlán, con cupo para 400 bicicletas, y otro en la Raza, también con espacio para 400 unidades, además de los de La Villa y Periférico Oriente, que son semimasivos, con capacidad para 80 bicicletas.

Para hacer uso de los espacios las personas deben registrarse, para lo cual tienen que presentar original y copia de identificación oficial vigen-

te, comprobante de domicilio y la tarjeta CDMX, misma que funciona para el acceso automatizado.

La información es dada de alta en el sistema y sólo el titular podrá ocupar los biciestacionamientos; este registro y el servicio no tienen ningún costo para los usuarios.

Para los espacios públicos, cada usuario podrá ingresar sólo la bicicleta que registró; en la entrada hay una barrera de estacionamiento y una máquina en la que se coloca la tarjeta registrada y da el acceso.

Los empleados de cada biciestacionamiento anuncian si hay espacio para aparcar.

En el caso de La Villa, Periférico Oriente y próximamente en Buenavista, unas bicicletas se pueden colocar al ras del suelo, mientras que otras se pueden subir a la rampa de sistema de asistencia neumática.

Para utilizar la rampa, se puede bajar el riel al piso y de ahí rodar la bicicleta hasta el tope, posteriormente se coloca el candado y se sube con la ayuda neumática. Cada usuario debe llevar candado propio.

Para retirar las bicicletas se pide otra vez mostrar el plástico para el acceso y así evitar robos; es la misma maniobra tanto en las unidades que están al ras de suelo como en las del segundo nivel.

Movilidad verde

El subsecretario de planeación de la Semovi aseguró que la intención de fomentar el uso de la bicicleta es para que en el sexenio se dupliquen los 340 mil ciclistas activos actuales, de acuerdo con el Inegi.

Calificó que este medio de transporte es muy funcional para la Ciudad debido a que tiene una velocidad que es altamente competitiva con los automóviles en hora pico.

Comentó que la administración pasada hizo acciones de gran valor para fomentar el ciclismo; sin embargo, se privilegió poner la bicicleta en lugares céntricos, además de que se creó una red de ciclovías fragmentada, por lo que no tienen una liga entre sí y también no se consideró a las periferias.

“Ahora una de las estrategias es conectar las periferias, eso quiere decir, hacer infraestructura ciclista donde no se ha dado, pero donde hay buen potencial, y el segundo es conectar la infraestructura, que está fragmentada”, dijo.

Otra de las acciones que implementará la Semovi es la de consolidar la red de Ecobici, “tenemos que darle un nuevo mantenimiento, la calidad ha bajado un poco”.

¿Quiénes los usan?

De acuerdo con la encuesta realizada por la Secretaría del Medio Ambiente en la administración pasada, se identificó que la mayoría de los usuarios de los estacionamientos para ciclistas es utilizado por personas de entre 15 a 35 años y principalmente lo ocupan para acercarse a sus lugares de trabajo y escuela.

Se destaca que la principal alcaldía de origen de los viaje es la Venustiano Carranza, seguida del municipio mexiquense Nezahualcóyotl y las dos principales demarcaciones en donde terminan los viajes son Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

De los encuestados, 75% señaló que no realizaba trayectos en bicicletas para llegar a sus destinos diarios y utilizaba —en su mayoría— otro tipo de transporte como microbuses, combis y camiones para llegar a alguna estación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, gastando hasta 40 pesos con un tiempo de más de una hora de recorrido.

Indicaron que con este cambio de rutina, ahora sus traslados al biciestacionamiento son máximo de 30 minutos, por lo que utilizan cinco veces a la semana este medio de transporte, aunque hay ocasiones donde han decidido no utilizar la bicicleta por el clima, fallas mecánicas o descansos y vacaciones. ●

¿Cómo utilizo el servicio?



Empleados de cada biciestacionamiento avisan si hay espacio para aparcar



En la entrada hay una barrera de estacionamiento y una máquina en la que se coloca la tarjeta del Metro, previamente registrada, la cual da el acceso



Para utilizar la rampa, se baja al piso y de ahí se monta la bicicleta, posteriormente se coloca el candado y se sube con ayuda neumática



Cada usuario podrá ingresar sólo la bicicleta que registró y debe llevar candado propio



Al ingresar se tendrá que buscar un lugar en el biciestacionamiento, en el caso de Buenavista, se pretende colocar una rampa, la cual permite colocar más bicicletas en menos espacio



Para retirar las bicicletas, se pide otra vez el acceso para evitar robos, y es la misma maniobra tanto en las unidades que están al ras de suelo, como en las del segundo nivel

“Usar bici me ayudó a ahorrar y bajé de peso”

EDUARDO HERNÁNDEZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

●●● “El usar bicicleta sí es una mejor opción; ahora no tengo problema con [el abasto de] la gasolina y me transportó en unos minutos”, comentó Héctor Gutiérrez, joven de 22 años que hace sus primeros kilómetros del municipio de Nezahualcóyotl al Metro Pantitlán.

En un recorrido realizado por EL UNIVERSAL en los biciestacionamientos se observó que el uso de los espacios es constante, aunque en ocasiones es difícil acceder a ellos, como en Pantitlán, donde los ciclistas tienen que convivir muy cerca de microbuses, quienes en ocasiones no respetan el reglamento de tránsito.

Para llegar a este estacionamiento hay que cruzar el Centro de Transferencia Modal (Cetram), lo que es difícil a bordo de una bicicleta, no obstante, la gente ha decidido cambiar la forma de transportarse, pues consideran que hace un bien a su cuerpo y también a su bolsillo.

“Yo hasta bajé algunos kilos. Me siento mejor físicamente, pero también me he ahorrado mucho dinero; yo vengo del Estado de México y

tengo que pagar pasaje para llegar al Metro, de ida y vuelta, ahora que uso mi bicicleta me ahorro cerca de 150 pesos a la semana”, dijo Azucena Rodríguez, usuaria del Biciestacionamiento Pantitlán.

Mucha demanda. En la alcaldía Iztapalapa, en la estación del Metro Periférico Oriente, de la Línea 12, también se instaló un

biciestacionamiento, aunque ahí hay un cupo más limitado, por lo que la gente que no encuentra lugar tiene que esperar o dejar sus bicicletas afuera.

“Me dijeron que sólo hay cupo para 80 [bicicletas]. Sólo una vez me tocó que estaba muy lleno y no me quedó otra que dejarla en el camellón, pero creo que es buena opción ya que muchos ahorramos tiempo”, expuso Rafael, uno de los usuarios.

Pero la situación crítica en estas zonas periféricas a la Ciudad de México es que no hay infraestructura para que los ciclistas puedan circular seguros por la vialidades; denuncian que en ocasiones el transporte público les “avientan” las unidades, pidiendo que aceleren el paso.

“Quieren que vayamos más rápido y aquí no hay nadie que nos cuide, si hay policías, ni caso hacen.

“Es lamentable que las ciclo vías estén instaladas más en el Centro [de la Ciudad] y los de las periferias fuimos olvidados. Espero que con este Gobierno también piensen en nosotros”, denunció Rafael mientras esperaba para resguardar su bicicleta. ●



Los nuevos biciestacionamientos serán similares a éste, que está en Pantitlán.

TLÁHUAC Y EL ROSARIO

Proyectan 2 nuevos biciestacionamientos

POR LILIAN HERNÁNDEZ
lilian.hernandez@gimm.com.mx

Estas obras son para fomentar una mejor movilidad de los usuarios del transporte público en la ciudad

El gobierno de la Ciudad de México contempla construir dos biciestacionamientos en las terminales del Sistema de Transporte Colectivo Metro, a fin de que los usuarios puedan dejar sus unidades en un lugar seguro y abordar el Metro.

Con esta medida se pretende mejorar la movilidad de quienes utilizan el transporte público en el sur y norte de la capital.

Al realizar un estudio para saber en qué terminales se requiere más el servicio de biciestacionamiento, se determinó que uno será adaptado en la terminal de Tláhuac de la Línea 12, y el segundo en la

<h2>400</h2> <p>ESPACIOS</p> <p>para estacionar bicicletas tendrá cada uno de los biciestacionamientos</p>	<h2>25</h2> <p>MDP</p> <p>será el costo de cada biciestacionamiento, que se ubicarán en Tláhuac y El Rosario</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

terminal de El Rosario de las Líneas 6 y 7.

La Secretaría de Obras destinará 200 millones de pesos para la creación de estos estacionamientos para bicis y también para la construcción de 75 kilómetros de ciclovías, aunque hasta el momento no existen cifras del costo que

tendrán estas últimas ni detalles sobre las vialidades en que se ubicarán los nuevos tramos de uso exclusivo para bicicletas.

La Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (Sedesa) precisó que cada uno de estos dos biciestacionamientos, ubicados en

las terminales de las estaciones Tláhuac y El Rosario del STC Metro, tendrán 400 espacios para estacionar bicicletas, además de un sistema de acceso mediante tarjeta CDMX, caseta de vigilancia e iluminación, así como sanitarios e incluso un lactario.

Como novedad, estos estacionamientos de bicicletas tendrán un contador exterior de lugares disponibles, un área comercial y también una zona de juegos.

El costo aproximado para cada uno de estos inmuebles del gobierno capitalino es de alrededor de 25 millones de pesos.

El repunte de la crisis en la distribución de gasolina tiene secuelas en Ciudad de México, donde el STC también se satura, situación que aprovechan los rateros; entre los afectados hay personas despojadas de su teléfono celular

Emergencia en el vagón M2025

La crisis en el abasto de gasolina también tuvo secuelas en el Metro, sobre todo en las líneas 1, 3, 7, 9 y B, donde hubo un inusitado aforo de usuarios, según reporte del Sistema de Transporte Colectivo, y fue horas después, entre apreturas, desesperación y gritos cuando rateros aprovecharon la situación para dejar sin teléfono a un joven de nacionalidad argentina en la estación Insurgentes, donde suplicaba la devolución.

Tarde del miércoles.
El tren dejó de avanzar.
Y el hombre se angustiaba.
Poco antes...

Los andenes estaban atiborrados y los trenes llegaban repletos. Escasos pasajeros bajaban, y lo hacían entre empujones, similar a los que entraban. Algo semejante sucedía en otras estaciones y líneas.

En una de esas, un joven, con mochila a la espalda, se abrió paso, acompañado de una muchacha, sin haber esperado su turno, y comenzó a mirar hacia los lados.

—Me robaron mi móvil. No diré nada si me lo entregan. Por favor —repetía, mientras alguien bajaba la palanca de emergencia.

—Por favor, entreguen el teléfono de mi amigo —pidió, desesperada, su acompañante mexicana.

Los que estaban cerca se miraban entre sí y otros entornaban los ojos o paraban la oreja; algunos sesgaban el rostro y pocos mostraban enfado. De pronto, la pausa fue sustituida por un murmullo.

Luego, la víctima aseguró que entre la masa compacta estaba el ladrón y prometió no denunciarlo. Está comprobado, sin embargo, que muchos delincuentes tienen cómplices y, veloces, cambian lo robado a otras manos.

Entonces un pasajero le pidió su número telefónico para marcarle, pero nada. Entró un policía e hizo lo mismo. Tampoco.

El argentino juraría más tarde que ahí estaba quien le había quitado su teléfono. Incluso mencionaría el color de la chamarra del sospechoso:

—Traía una campera verde.
Pero ya era tarde.
—¿Y si no era él?

—...

El guardia del Metro desistió. Quizá buscaba un chivo expiatorio para poner punto final a la emergencia

Sucedió en el vagón M2025.

Murmullos y voces.

—Fue un muchacho de atrás.
—Que registren a todos.
—Que alguien llame.
—No quiero que se culpe a nadie.

—Márcale...

Para entonces ya había un policía en la puerta del atiborrado vagón. El de uniforme intentaba averiguar, pero era imposible; además, por más que estirara el cuello, su baja estatura se lo impedía.

—Caballeros, por favor, hay

que regresarlo para que avance el Metro —pidió.

—Yo viajo esta noche y ya tengo todo, solo que me falta mi teléfono —secundó el turista.

—Por favor, no sean mala onda, tírenlo en el suelo —pidió su amiga que movía la cabeza en busca de una señal.

—Tírenlo al piso, aunque sea —remachó el joven—. No quiero culpar a nadie, pero eran las personas que estaban atrás mío.

El policía giró a su izquierda e increpó al primero que vio, también de baja estatura:

—Usted, dónde subió.

—En Observatorio.

—Vente para acá —lo conminó y le hizo señas, pero el aludido se aferró a su espacio, arrinconado por la masa, y frunció el ceño.

El guardia desistió. Quizá buscaba un chivo expiatorio para poner punto final a la emergencia. En la otra vía, mientras tanto, descendían y subían pasajeros. El murmullo fue roto por una súplica más de la acompañante.

Parecía musitar solo para ella:

—Por favor, el teléfono está roto.

El bisbiseo se prolongó.

—Ya vámonos —susurró una pasajera.

—Mire oficial que lo necesito, hoy voy a viajar.

—A ver chécale —apuró el poli—, porque no puede estar así el Metro.

—¿Está sonando? —preguntó la amiga.

—No, porque está en silencio —insistió su amigo y agregó—, pero la verdad no quiero culpar a nadie.

Se cerraron las puertas y el tren aceleró. Solo hubo murmullos entre las estaciones Insurgentes y Cuauhtémoc. Al llegar a esta a última el policía le pidió el número telefónico. El joven, mochila a la espalda.

—No entra —dijo el poli—, pero no puedo bajar a todos los pasajeros, ni revisarlos. Si estaba atrás tuyo, entonces se quedó en Insurgentes.

—Si llego a Argentina, cómo me voy a comunicar con mis familiares. Era la persona que estaba atrás mío, y nadie que iba atrás mío se bajó.

—Me voy a bajar; nada más tengo que hacer el reporte... —comentó el policía en la estación Balderas.

En Salto del Agua descendió la pareja; a él ya no se le notaba el mismo rictus de congoja, más bien se le dibujaba una sonrisa nerviosa.

En el andén de Salto del Agua el reportero se presentó como tal y le preguntó por su nombre. “Gabriel, Gabriel Cruz”, respondió.

Eran aproximadamente las 18:30. Dijo que estuvo 20 días en México y que esa medianoche, miércoles 9, viajaría a la capital de su país, de donde partiría a Entre Ríos, su ciudad natal.

—¿Qué tanto de valor traías en el teléfono?

—La foto de mi novia y los recuerdos de viaje, porque es la primera vez que vengo a México. No me queda ni un recuerdo.

—¿En Argentina hay este tipo de problemas?

—También; no en la zona donde vivo, pero en la capital sí hay muchos robos. Los lugares que visité en México me parecieron tranquilos... Yo siempre estoy atento a esas cosas —suspiró—, pero esta vez me descuidé. Llevaba el teléfono en el bolsillo trasero.

—Y sospechaste de alguien.

—Sí, el de la campera marrón.

—¿Y estaba ahí?

—Sí, pero yo no podía obligarlo. El me manoseo. Pero estaba tan apretado que no podía moverme.

Ese día, miércoles 9, autoridades del @MetroCDMX twit-tearon el #AvisoMetro: “Se presenta gran cantidad de personas en #L1, #L3, #L7, #L9 y #LB, se coordina el envío de trenes vacíos a estaciones más concurridas. Toma precauciones”.

“Allí el metrochicol es con los carteristas”, coincidiría en Facebook Francisco de la Gr —luego de ver la fotografía de una multitud que se agolpa—, pues en el subterráneo son frecuentes los hurtos.



Camilo Kawage

Los caprichos más caros de la historia

1.- Si tan solo destellara una leve brizna de humildad en este torrente de despropósitos que nos estrangula, ya podía el gobierno haber reconocido su descomunal insensatez y dejado fluir la gasolina que nos pertenece, y que nos escatima como si, también, esa fuera de su imperial y única propiedad, para chantajear y denigrar a la población toda –no solo a la masa subyugada de su porra-, y hacernos rehenes de su soberbia insaciable, a un costo que tampoco es capaz de calcular.

No sólo en dinero que se pierde y se deja de ganar: en la indignidad que nos inflige de sentirnos presos de su infinita ceguera, como un país de miserables, condenado a las rígidas cadenas de su servidumbre.

2.- Más aún, en la epidemia de enanez que propaga entre sus criados –que a eso tiene reducido a su gabinete-, nos avienta contra el paredón de un liberticidio a que nos sentencia. Se solaza en imponernos un estado de guerra, que México no ha conocido en ochenta años cuando la Nación fue vulnerada en su soberanía por las potencias del Eje, y entonces se vio obligada a racionar el suministro de gasolina –vamos, hasta de medicinas y alimentos, justo como hoy nos abrocha de manera absurda e innecesaria a su capricho-, y pronto nos veremos en situación de refugiarnos en las estaciones del Metro como debieron hacer en el sitio de Londres en 1940 o, más a su gusto, en el de Leningrado poco después.

3.- Al ordenar el sitio de México con el cierre de las arterias que surten la gasolina en el país, ha de retratarse al inicio de su larga carrera de guerrillero trepacumbres, hace veinticinco años quemando pozos en Tabasco –como si no tuviéramos memoria-, para llamar la atención, dar origen al robo de combustible, y hacerse justicia por su siniestra mano. Y ahora que es Presidente de la República los sabotajes y boicós que acusa los acomete él mismo e incendia el país entero.

4.- En el desgarrado e incontenible furor por marcarnos con su fierro a los mexicanos como si fuéramos reses de su personal establo, pensará tal vez que no importa, que solo los neofascistas de la derecha usan gasolina; que se trata de un desagravio a los más pobres pero, como en el caso del aeropuerto, es justo a los que más perjudica pues serán los primeros en quedar desempleados al paralizar

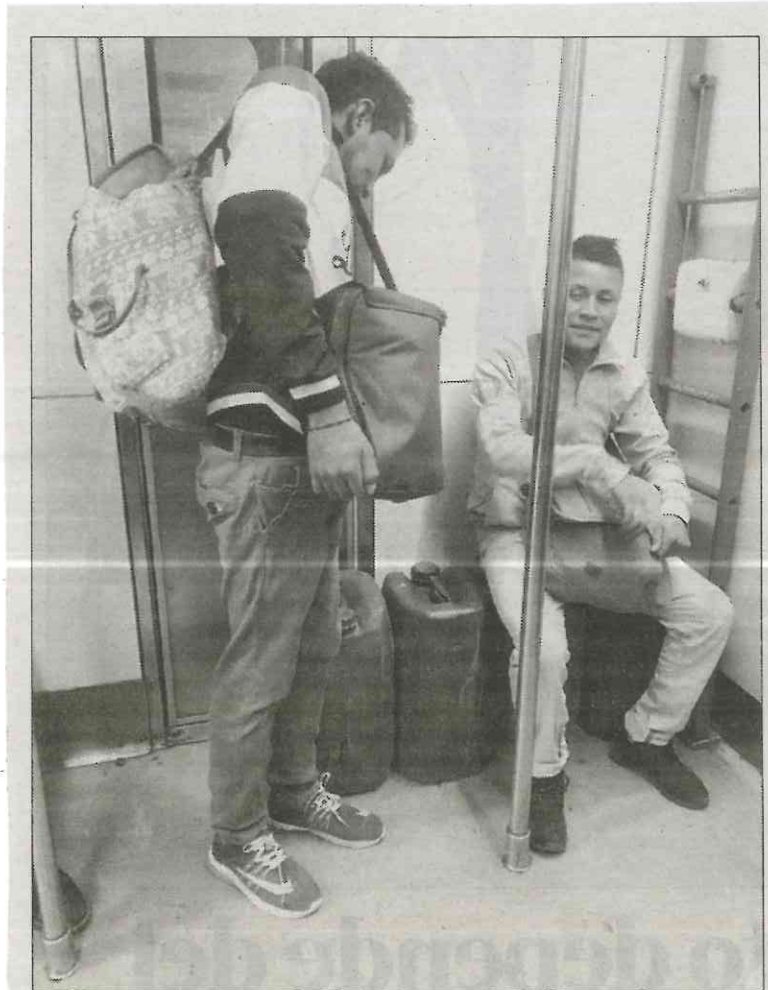
LOS CAPRICHOS

la actividad productiva con sus fulminantes ukases. Los camajanes de la reacción que tenemos coche; que compramos comida y llevamos a los niños a la escuela; los fifís que debemos ir al trabajo, o llevar a los viejos con el doctor, esos no tenemos derecho a llamarnos mexicanos, somos simples traidores a la patria, y a esperar que a su soberana majestad le dé la gana abrir la llave.

5.- La abismal petulancia que exubera la secretaria de Energía al exhibir la aguda sensibilidad con que acata las órdenes de su amo, rezumba en su abyecto desparpajo al decir que *se abrirán los ductos cuando sea necesario*. Es decir, cuando se acabe la comida en los mercados, o cuando haya un muerto en la gasolinera que será necesario abrirlos. Y pensar que sólo 40 días le han bastado al supremo para desbaratar a México. ¡A qué costo los caprichos!

Los camajanes de la reacción que tenemos coche; que compramos comida y llevamos a los niños a la escuela; los fifís que debemos ir al trabajo, o llevar a los viejos con el doctor, esos no tenemos derecho a llamarnos mexicanos, somos simples traidores a la patria. La abismal petulancia que exubera la secretaria de Energía al exhibir la aguda sensibilidad con que acata las órdenes de su amo, rezumba en su abyecto desparpajo al decir que *se abrirán los ductos cuando sea necesario*. Es decir, cuando se acabe la comida en los mercados.

camilo@kawage.com



▲ Jóvenes con bidones viajan en Metro. Foto Yazmín Ortega Cortés