
Sistema de Transporte Colectivo

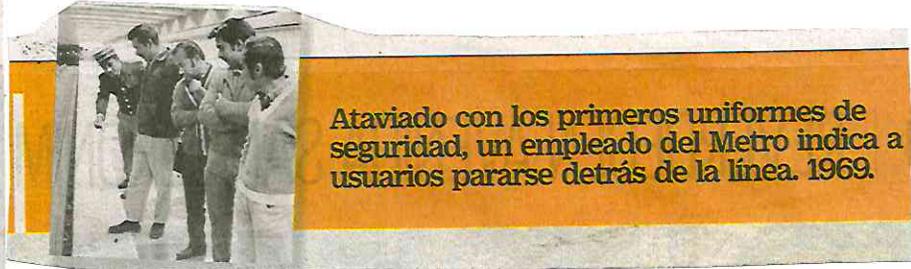
METRÓPOLI



ARCHIVO EL UNIVERSAL

UNA ODISEA SUBTERRÁNEA

Un especialista en suelos
relata su experiencia en la
construcción del Metro. **A20**



Ataviado con los primeros uniformes de seguridad, un empleado del Metro indica a usuarios pararse detrás de la línea. 1969.

MOCHILAZO EN EL TIEMPO

Hoy recordamos lo que implicó la construcción de este medio de transporte y la expectativa con la cual fue recibido por la población de aquella década. Su llegada significó la modernización que permitiría cruzar en minutos la Ciudad de México

Los inicios del Metro capitalino

**CARLOS VILLASANA
Y RUTH GÓMEZ**

Para la Ciudad de México, septiembre es especial no sólo por la conmemoración del inicio de la Independencia de México, sino también por el aniversario del Metro.

El 4 de septiembre de 1969, hace casi 50 años, arrancó su servicio la Línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC), lo que marcó el inicio de una nueva etapa en la movilidad de la

ciudad. Los trenes pioneros provenían de Francia y eran modelo Alstom MP-68.

Los primeros días, los boletos se vendieron, además de en las taquillas de las estaciones, en establecimientos comerciales, como reportó en sus páginas EL UNIVERSAL. Zapaterías, joyerías y tiendas de electrodomésticos funcionaron como puntos de venta alternos.

Fotografías de la época muestran que las instalaciones en ese momento, a diferencia de las actuales, tenían bancas, puertas de acceso en los andenes de algunas estaciones y asientos acolchados.

El diseño de diferentes instalaciones del Metro fue realizado por decenas de creativos, como Lance Wyman, quien elaboró la línea gráfica para su señalé-

1 SEP 2019

Página: 120 Sección: Nacur

tica, refiere el libro *Memoria Metro de la ciudad de México* (1977).

Sobre el diseño de sus primeras estaciones, destacan aquellas realizadas por el arquitecto Félix Candela, cuyos elementos ornamentales han perdurado hasta la actualidad en las estaciones Candalaria —con sus paraguas de concreto— y toda la fachada de una de las entradas de la de San Lázaro.

¡Paren máquinas! En entrevista con este diario, el especialista en mecánica de suelos Francisco Montellano relató su experiencia trabajando en la construcción de las primeras instalaciones del Metro.

En ese entonces, Francisco era gerente general de una compañía llamada ECESA, filial de la empresa que ganó la licitación del proyecto para poder construir la primera línea del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro.

Compartió que la construcción de los túneles para darle paso a los trenes fue

un gran reto, ya que la Ciudad de México tiene diversos tipos de subsuelos y era necesario hacer calas cada 50 ó 100 metros y adaptar el tipo de excavaciones.

Uno de los momentos más sorprendentes para Francisco fue el hallazgo de la pirámide de Ehécatl —dios del viento—, en la estación Pino Suárez.

“El inspector del Instituto Nacional de Antropología e Historia encargado de la excavación era un buen amigo, el arqueólogo José Luis Lorenzo. Cuando vio la pirámide, paró la obra y me dijo que había que rescatarla” recordó.

“Como el subsuelo era pantano decidimos fijarla [la pirámide] con una base propicia. La levantamos completa con grúas, le hicimos un basamento de concreto y la aterrizamos después”, narró, emocionado, Francisco.

La pirámide de Ehécatl fue descubierta entre 1967 y 1970 y de acuerdo a la página oficial del STC Metro, el área fue explorada bajo la coordinación de los arqueólogos Jordi Gussinyer y Raül

Arana. Hoy se puede ver en el transbordo de las Líneas 1 y 2.

La pieza arqueológica era parte de un corredor que conectaba al centro de Tenochtitlán con Iztapalapa y constaba de “un patio de grandes proporciones, escalinatas en tres de sus lados, varios adoratorios colocados al centro, cuartos habitacionales conectados entre sí por pasos exteriores, canales y muros”, describió el Metro, y data del año 1400; tiene una dimensión de 10.70 metros x 7.60 metros por lado y 3.70 metros de altura. La pequeña pirámide constaba de varias etapas constructivas siendo su forma circular por la cual se le relacionó con el dios del viento.

Se localizó en la zona de la calle de José María Izazaga y junto con ella se hallaron otros 10 adoratorios que no presentaban gran deterioro, pero no pudieron ser rescatados.

El día de la inauguración de la Línea 1 del Metro, Francisco llegó un par de horas antes del primer viaje para ultimar detalles; acompañado de su hija Marisol y su hijo.



COLECCIÓN VILLASANA/TORRES

Antes de su inauguración, personas de todas las edades asistieron a charlas de técnicos donde se explicó cómo funcionaría el Metro. Junio de 1969.

Rememoró que fue sumamente emocionante ser de los primeros pasajeros del Metro y poder ver aquel trabajo de tantas personas por fin terminado.

El hijo de Francisco Montellano, quien lleva su mismo nombre, recordó haber acompañado a su padre al primer viaje del Metro. Como era muy pequeño, sólo recordó que su papá le estaba dando instrucciones al señor Simón Solano, un pulidor de mármol, para que todo quedara impecable para el momento de abrir las puertas. De acuerdo con él, nadie quiso viajar en el vagón conocido como "Tren Presidencial", por lo que optaron por irse en los otros convoyes.

Don Francisco comentó que algunas estaciones tenían puertas en los accesos para dosificar la entrada de personas, pero no tardaron en retirarlas, debido a la gran afluencia de gente y a que, eventualmente, terminarían resultando un problema, ya que podrían haber causado lamentables accidentes.

Ariel Ramos, entonces redactor de este diario, escribió: "Entregó ayer el presidente de la República, licenciado Gustavo Díaz Ordaz, al pueblo, la obra más extraordinaria de cuantas ha emprendido su administración, para evolucionar los medios masivos de transporte: el Metro". El periodista describió que el viaje inaugural fue muy "sencillo" y que el presidente, quien también fue el primer pasajero oficial del Metro, condujo personalmente el convoy en el tramo de Candelaria a San Lázaro.

En ese entonces, el servicio estuvo abierto a partir de las 06:00 de la mañana para que los usuarios pudieran viajar de Zaragoza a la Glorieta de Chapultepec y en cada estación solía detenerse 17 segundos; realizando el recorrido en un tiempo de 22 minutos.

Luis Jordán, escribió para la sección de "Cultura y Función Social" de este diario, que la apertura del sistema colocó a México en la posición 34 de lista de países del mundo que tenían un tren subterráneo. El autor compartió que, desde su punto de vista, el Metro era una obra mecánica y arquitectónica que encontraba el equilibrio entre lo funcional y la belleza; también que: "...la austeridad monumental de los recintos de espera han de enseñarnos algo de urbanidad y limpieza...".



Al inicio, algunas estaciones del Metro tenían puertas en los accesos para controlar la entrada de personas, como la que aquí se ve, en la estación Cuauhtémoc.

La apertura del STC causó furor en la capital y fue cubierto por todos los medios de comunicación; este diario informó que la inauguración era "un signo inequívoco de nuestro adelanto y de nuestro progreso" y que, a la par, "resuelve parcialmente ese grave problema que afrontan todas las grandes urbes y que se refiere al tránsito terrestre".

En anuncios impresos se informaba que ciertas televisoras transmitirían en vivo la inauguración del Metro y otras tantas presumían con orgullo su participación en la construcción de tan importante sistema de transporte.

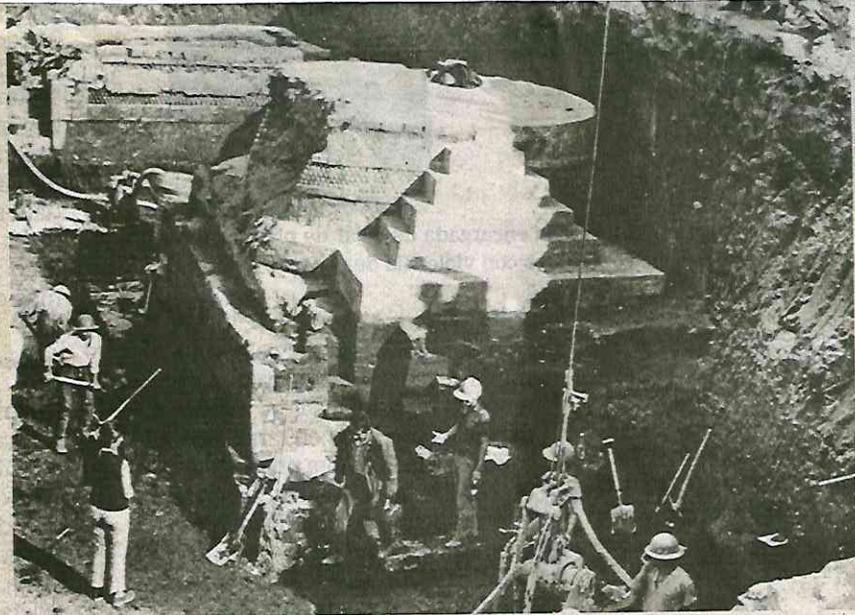
La construcción del Metro modificó para siempre el paisaje urbano de la capital: a la par de la creación de sus 12 líneas y sus 195 estaciones se han tenido que planear puentes, pasos a desnivel, la aparición de plazas o glorietas, así como la modificación del sentido de las calles que los rodean. Todo comenzó hace casi 50 años. ●

“[...] la austeridad monumental de los recintos de espera han de enseñarnos algo de urbanidad y limpieza”

LUIS JORDÁN
Periodista de EL
UNIVERSAL

“Entregó ayer el Presidente al pueblo, la obra más extraordinaria de cuantas ha emprendido su administración, para evolucionar los medios masivos de transporte: el Metro”

ARIEL RAMOS
Periodista de EL
UNIVERSAL



ARCHIVO/EL UNIVERSAL

La pirámide Ehécatl, dedicada al dios del viento, fue descubierta en la calle de José María Izazaga junto con 10 basamentos más que no pudieron rescatarse.



ARCHIVO/EL UNIVERSAL

En los primeros meses, en algunas estaciones del Metro era común ver bancas en los andenes y, al lado, contenedores de piedra para la basura.

Trajo Metro joyas de arquitectura

Los arquitectos Félix Candela, Pedro Ramírez Vázquez y Salvador Ortega crearon instalaciones que invitaran a adentrarse en la Ciudad de México

DALILA SARABIA

El Metro cuenta con joyas arquitectónicas que, a veces, pasan desapercibidas entre la cotidianidad y el ajetreo en la CDMX.

Tan sólo en la Línea 1, San Lázaro, Merced, Candelaria e Insurgentes son un punto de encuentro e identidad que destacan entre las 195 estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Félix Candela, Pedro Ramírez Vázquez y Salvador Ortega comprendieron que estos espacios no sólo debían ser una estación del Metro, sino también una obra de impacto de identidad, social y económico en la Ciudad de México.

“Estos arquitectos entienden muy bien que la obra del Metro va más allá del transporte y de llevar de un punto a otro, es un espacio de encuentro, de identidad y es un espacio que nos debería maravillar todos los días”, afirmó en entrevista Javier Martínez Burgos, académico de la Facultad de Arquitectura de la UNAM.

En septiembre de 1967, dos años antes de que el STC entrara en operación, la estación San Lázaro ya estaba concluida y fue la primera de todo el primer tramo de la Línea 1, que entonces tenía Chapultepec y Zaragoza como terminales.

Obra del arquitecto español Félix Candela, este espacio es funcional para la movilidad, pero también genera un impacto psicológico en los pasajeros, a fin de evitarles episodios de claustrofobia que ahuyentarían del Metro a los usuarios.

“En el caso de San Lázaro, nos contrasta algo que a mí me parece es una poesía arquitectónica: el concepto de la profundidad que es lo oscuro y subterráneo, y esa salida por las escaleras con dobles alturas. La entrada de luz como si fuese la antítesis”, elogió el arquitecto.

“En Candelaria, me parece que una de las mejores aportaciones es justamente esas grandes cubiertas que permiten tener espacios abiertos con una geometría que es tan sugestiva que nos invita a disfrutalo”.

De la obra de Pedro Ramírez Vázquez, quien tenía bajo su responsabilidad la arquitectura y el diseño de andenes y estaciones, se le reconoce el contraste de luz que logró.

Al respecto, detalló que los usuarios se ubican en las entrañas de la tierra, caminan unos metros y de repente se ilumina el espacio.

“Uno de los mayores logros fue, sin duda, encontrar que de algo tan simple se puede hacer algo sumamen-

te complejo”, insistió el especialista.

Otra de las innovaciones arquitectónicas que se lograron para 1969 fue la Glorieta de Insurgentes, diseñada por Salvador Ortega.

Javier Martínez Burgos considera que la estación Insurgentes se trata de una obra de primer mundo que se adelantó a su tiempo.

La estructura de Insurgentes y Chapultepec era tan futurista que en 1990 sirvió como locación de la película Total Recall (El vengador del futuro, 1991),

que protagonizó Arnold Schwarzenegger.

La importancia, trascendencia y valor de estos espacios es tal que están resguardados por el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL).

En contraste, el crecimiento poblacional y la necesidad de movilizar cada vez a más personas diluyó este sello de crear espacios de encuentro e identidad.

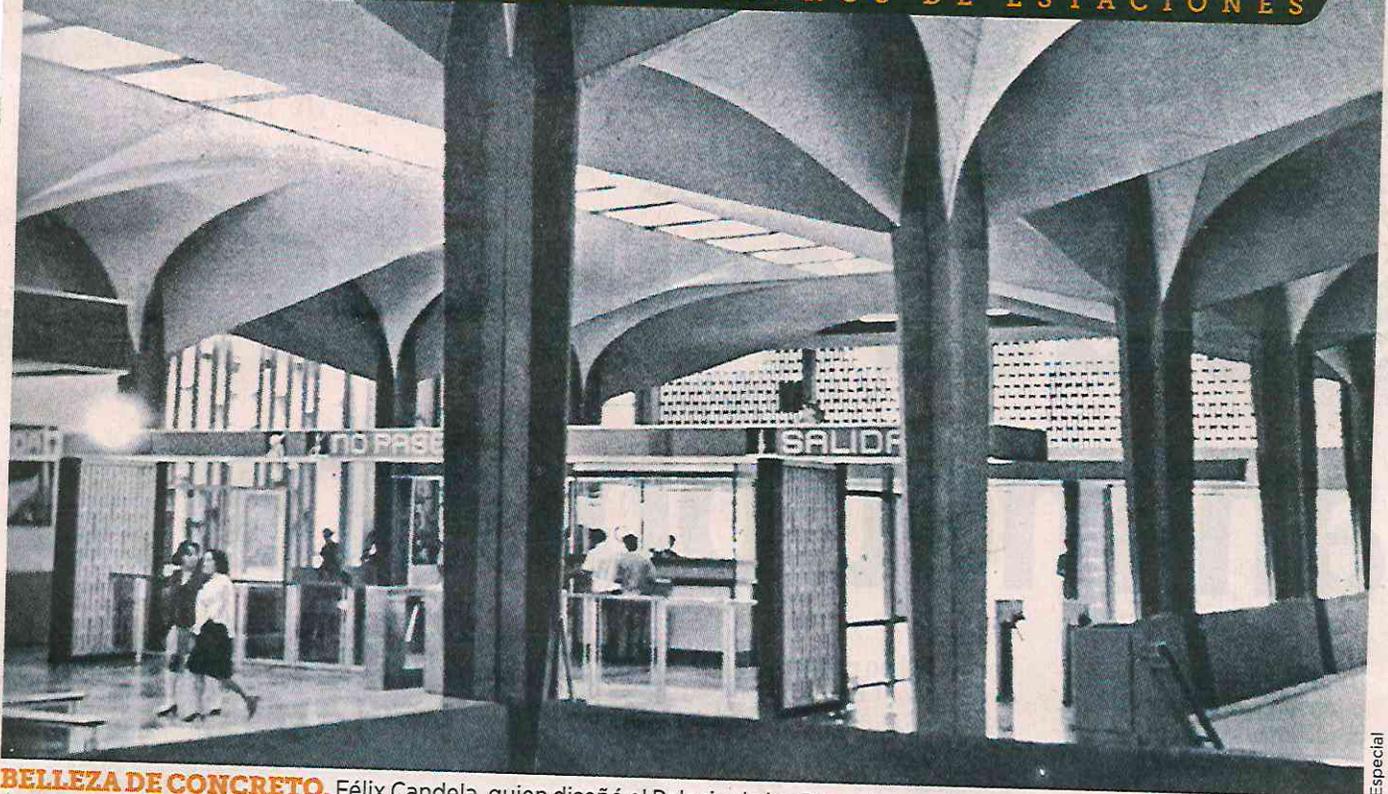
“Tristemente, la arquitectura actual como la de la Línea 12 tampoco nos invita a identificarnos. La entrada

al subterráneo en muchas ocasiones es solamente la cajita de cristal que te dirige a las escaleras.

“Lo que refleja es una falta de talento o de intención para que sea algo más que una simple escalera que te lleva al andador subterráneo”, reprochó.

A 50 años de la inauguración del Sistema de Transporte Colectivo, el arquitecto llamó a las autoridades a resignificar a las emblemáticas estaciones que entraron en un proceso de deterioro.

CRÓNICA: LOS PRIMEROS DISEÑOS DE ESTACIONES



Especial

BELLEZA DE CONCRETO. Félix Candela, quien diseñó el Palacio de los Deportes, creó un techo paraboloides en Candelaria.

Javier Mtz. Burgos,
experto de la UNAM

/// Como especialistas, como Gobierno, como Universidad y como sociedad debemos reconocer la grandeza de la arquitectura de Félix Candela, que no tiene comparativo".



■ El objetivo era construir espacios que dieran y que tuvieran identidad propia con impacto social y económico.



■ El diseño de cada estación fue pensado para que la gente no rehuyera de viajar en el nuevo sistema del transporte.



■ El arquitecto Salvador Ortega es el autor de la estación Insurgentes, de la Línea 1, de aspecto futurista.

TRAJO JOYAS DE ARQUITECTURA

LOS ARQUITECTOS FÉLIX CANDELA, PEDRO RAMÍREZ Y SALVADOR ORTEGA CREARON ESPACIOS QUE INVITARAN A ADENTRARSE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

DALILA SARABIA

El Metro cuenta con joyas arquitectónicas que, a veces, pasan desapercibidas entre la cotidianidad y el ajeteo en la CDMX.

Tan sólo en la Línea 1, San Lázaro, Merced, Candelaria e Insurgentes son un punto de encuentro e identidad que destacan entre las 195 estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Félix Candela, Pedro Ramírez Vázquez y Salvador Ortega comprendieron que estos espacios no sólo debían ser una estación del Metro, sino también una obra de impacto de identidad, social y económico en la Ciudad de México.

“Estos arquitectos entienden muy bien que la obra del Metro va más allá del transporte y de llevarse de un punto a otro, es un espacio de encuentro, de identidad y es un espacio que nos debería maravillar todos los días”, afirmó en entrevista Javier Martínez Burgos, académico de la Facultad de Arquitectura de la UNAM.

En septiembre de 1967, dos años antes de que el STC entrara en operación, la estación San Lázaro ya estaba concluida y fue la primera de todo el primer tramo de Línea 1, que entonces tenía Chapultepec y Zaragoza como terminales.

Obra del arquitecto español Félix Candela, este espacio es funcional para la movilidad, pero también genera un impacto psicológico en los pasajeros, a fin de evitarles episodios de claustrofobia que ahuyentarían del Metro a los usuarios.

“En el caso de San Lázaro, nos contrasta algo que a mí me parece es una poesía arquitectónica: el concepto de la profundidad que es lo oscuro y subterráneo, y esa salida por las escaleras con dobles alturas. La entrada de luz como si fuese la antítesis”, elogió el arquitecto.

“En Candelaria, me parece que una de las mejores aportaciones es justamente esas grandes cubiertas que permiten tener espacios abiertos con una geometría que es tan sugestiva que nos invita a disfrútalo”.

De la obra de Pedro Ramírez Vázquez, quien tenía bajo su responsabilidad la arquitectura y el diseño de andenes y estaciones, se le reconoce el contraste de luz que logró.

Al respecto, detalló que los usuarios se ubican en las entrañas de la tierra, caminan unos metros y de repente se ilumina el espacio.

“Uno de los mayores logros fue, sin duda, encontrar que de algo tan simple se puede hacer al-

go sumamente complejo”, insistió el especialista.

Otra de las innovaciones arquitectónicas que se lograron para 1969 fue la Glorieta de Insurgentes, diseñada por Salvador Ortega.

Javier Martínez Burgos considera que la estación Insurgentes se trata una obra de primer mundo que se adelantó a su tiempo.

La estructura de Insurgentes y Chapultepec era tan futurista que en 1990 sirvió como locación de la película Total Recall (El vengador del futuro, 1991), que protagonizó Arnold Schwarzenegger.

La importancia, trascendencia y valor de estos espacios es tal que están resguardados por el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL).

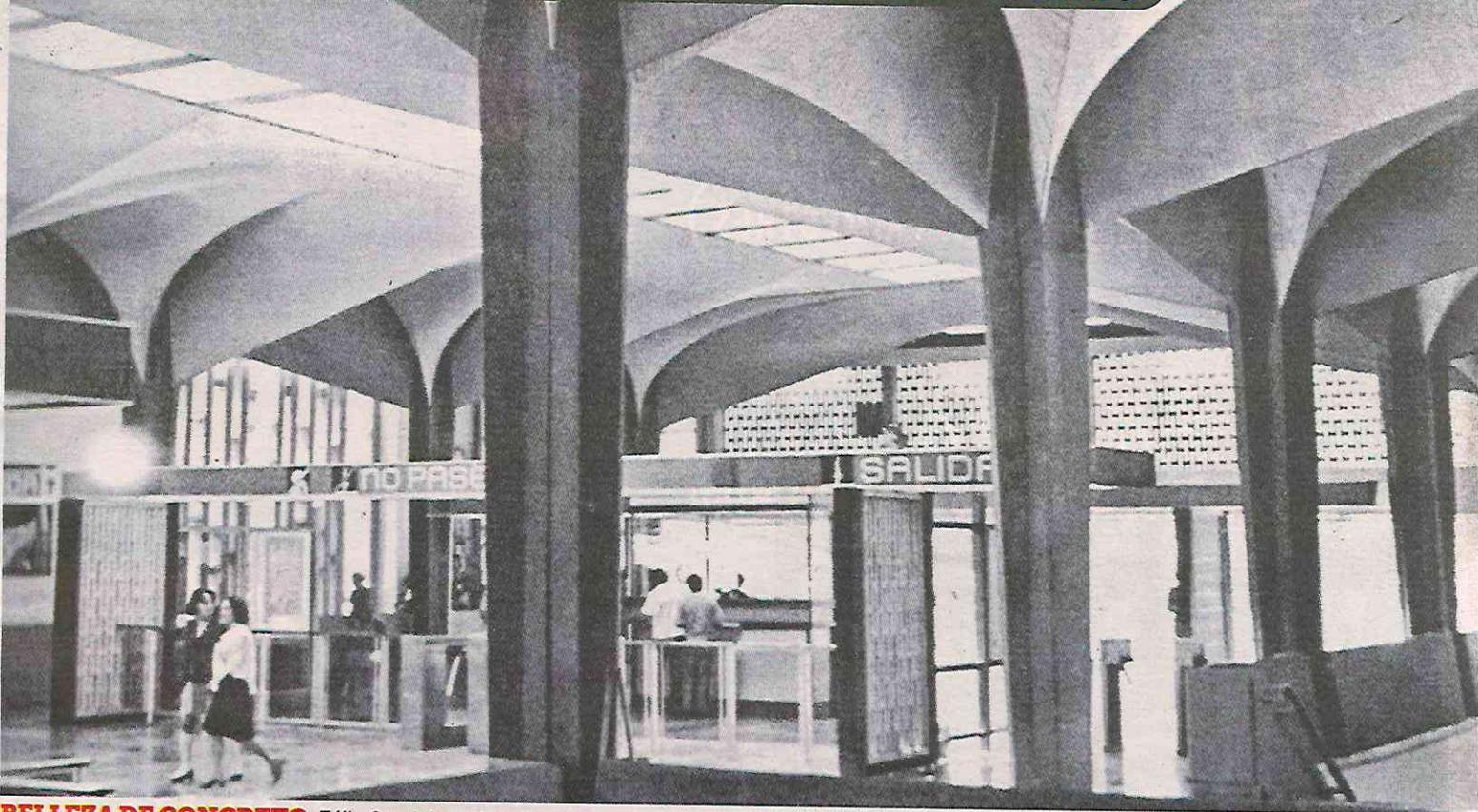
En contraste, el crecimiento poblacional y la necesidad de movilizar cada vez a más personas diluyó este sello de crear espacios de encuentro e identidad.

“Tristemente, la arquitectura actual como la de la Línea 12 tampoco nos invita a identificarnos. La entrada al subterráneo en muchas ocasiones es solamente la cajita de cristal que te dirige a las escaleras.

“Lo que refleja es una falta de talento o de intención para que sea algo más que una simple escalera que te lleva al andador subterráneo”, reprochó.

A 50 años de la inauguración del Sistema de Transporte Colectivo, el arquitecto llamó a las autoridades a resignificar a las emblemáticas estaciones que entraron en un proceso de deterioro.

CRÓNICA: LOS PRIMEROS DISEÑOS DE ESTACIONES



BELLEZA DE CONCRETO. Félix Candela, quien diseñó el Palacio de los Deportes, creó un techo parabolóide en Candelaria.

/// Como especialistas, como Gobierno, como Universidad y como sociedad debemos reconocer la grandeza de la arquitectura de Félix Candela; que no tiene comparativo".

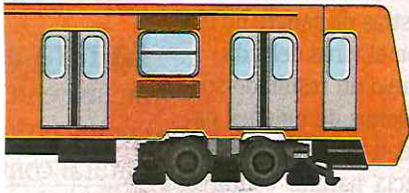
Javier Mtz. Burgos experto de la UNAM



■ El arquitecto Salvador Ortega es el autor de la estación Insurgentes de la Línea 1, de aspecto futurista.



■ El diseño de estaciones fue pensado para que la gente viajara en el STC.



50 AÑOS DEL METRO



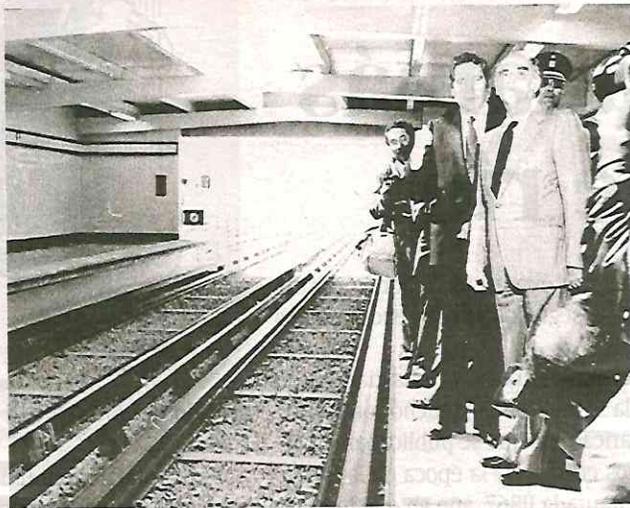
Entender el desarrollo de la capital del país no es posible sin este sistema de transporte que entre logros y obstáculos alcanza ya medio siglo de servicio. **Suplemento FinD**

1 DE SEPTIEMBRE DE 2019

fin

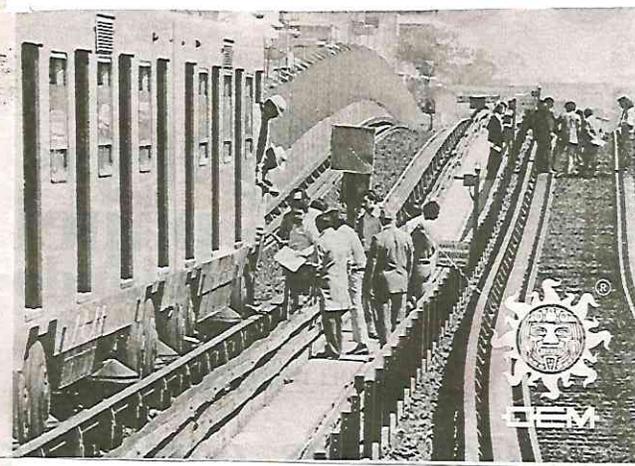
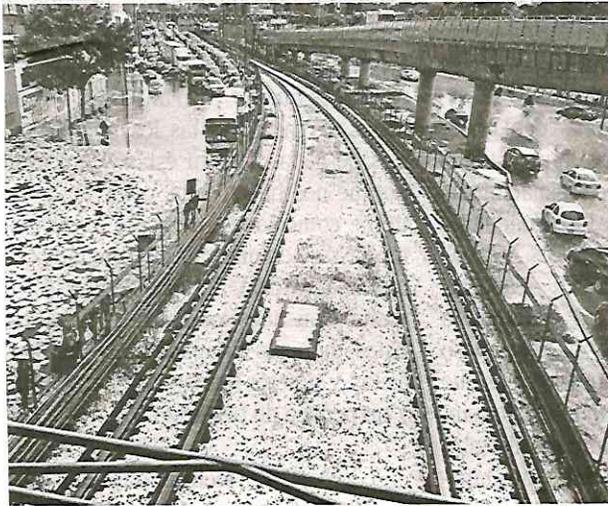
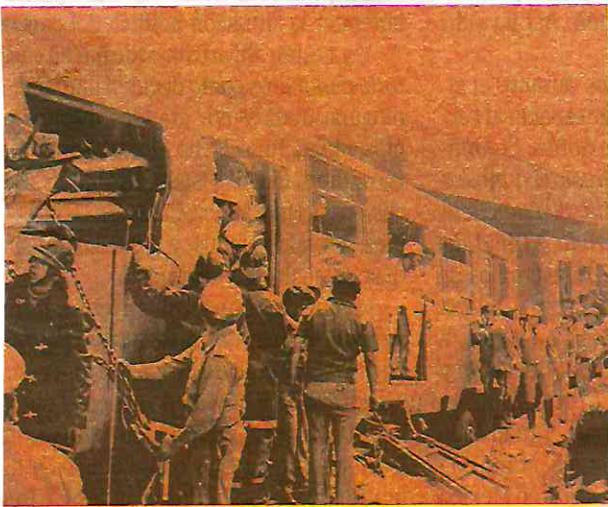
D

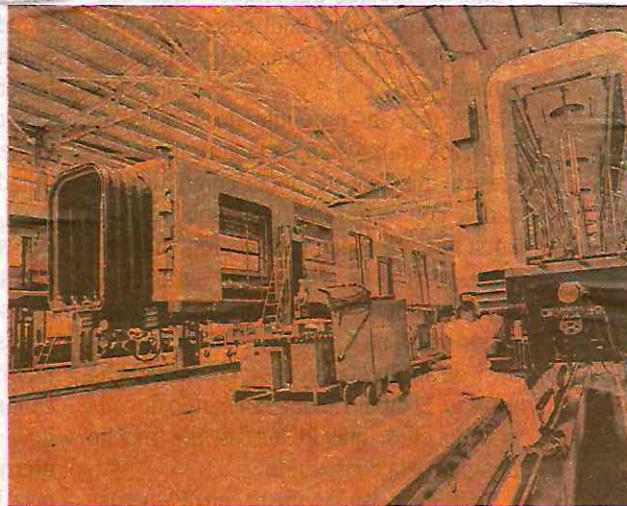
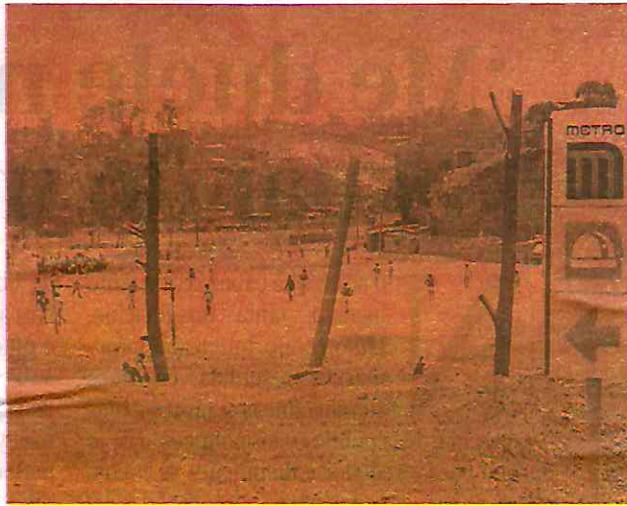
SEMANA



50 AÑOS POR LAS VENAS DE LA CIUDAD

Entender el desarrollo de la capital del país no es posible sin este sistema de transporte que entre logros y obstáculos alcanza ya medio siglo de servicio

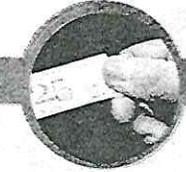




FOTOS: ARCHIVO MARIO VÁZQUEZ RANA, ROBERTO HERNÁNDEZ, DANIEL GALENA Y CUARTOSCURO

EN DEBATE

VENTAJAS



Muy económico.
Por el equivalente a unos 22 centavos de dólar, los usuarios pueden transportarse a través de toda la red, siempre y cuando no se salgan del sistema



El servicio es gratuito para niños menores de 5 años, adultos mayores de 60 años y personas con discapacidad



Ecológico frente a opciones de transporte movidas por gasolina



Ahorro de costos en vehículo propio (gasolina, estacionamiento, mantenimiento)

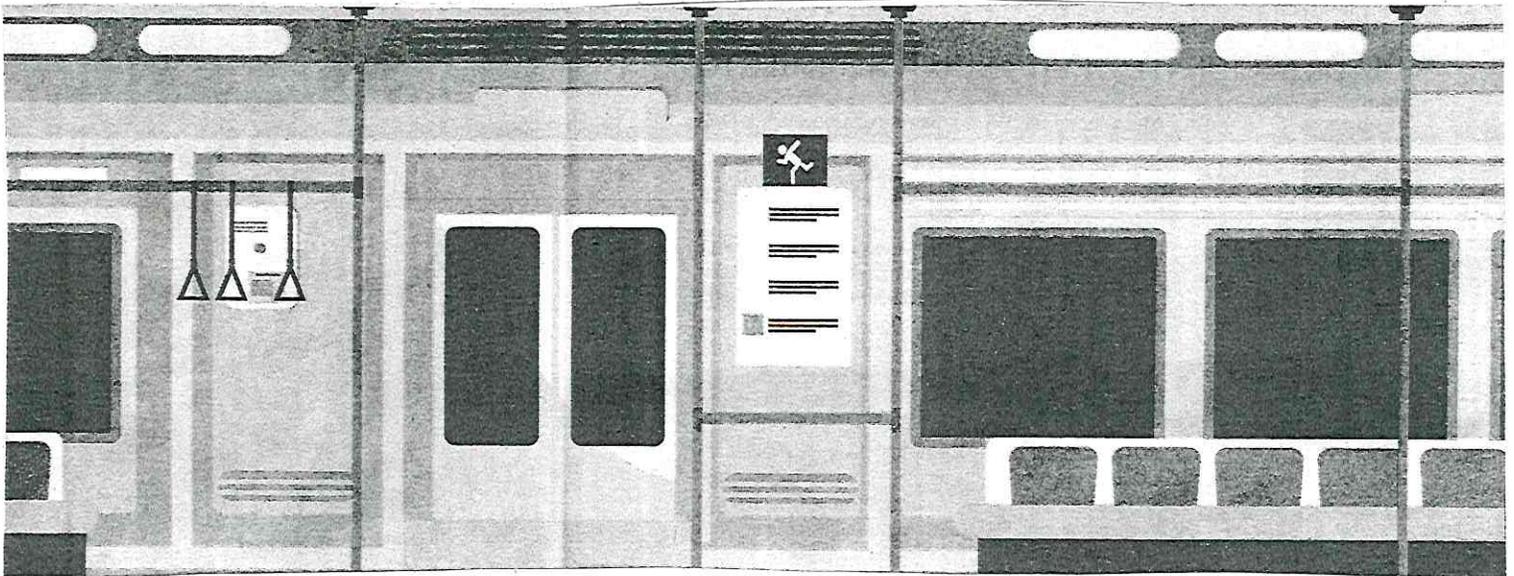


Señalización por figuras y nombres fáciles de recordar



Mientras dura el viaje, tienes tiempo para ti. Sea para leer, estudiar o terminar una presentación, para dormir o hasta para maquillarte o peinarte

EL METRO



DESVENTAJAS



Durante las horas pico, los vagones van llenos, sobre todo hacia las estaciones más populares. Para los usuarios resulta complicado abordar el tren o bien bajarse en la estación que desean



De vez en cuando el servicio se suspende debido, principalmente, a fallas mecánicas



Pese a que está prohibido el comercio informal, casi todos los trenes y las estaciones están plagados de vendedores ambulantes que ofrecen todo tipo de mercancía, desde discos piratas hasta dulces y libros



Acoso sexual, sobre todo en las horas de mayor congestión. Para remediar el problema, las autoridades han tomado medidas como destinar vagones sólo para mujeres a ciertas horas



Se depende de estaciones fijas que pueden acercar al destino pero no llegar exactamente a donde queremos

El Metro integró a todo aquel que debía recorrer la ciudad



EL Metro de la gran ciudad

MANUEL COSME

EL SISTEMA DE TRANSPORTE CUMPLE MEDIO SIGLO DE SER TESTIGO DE UNA URBE, PASANDO DESDE ACCIDENTES HASTA NULO CRECIMIENTO

La inauguración del Metro en jueves 4 de septiembre de 1969 constituyó la obra que cambió para siempre la historia de la movilidad en la Ciudad de México, la cual se convirtió en la trigésima novena capital del mundo que estrenó dicho medio de transporte.

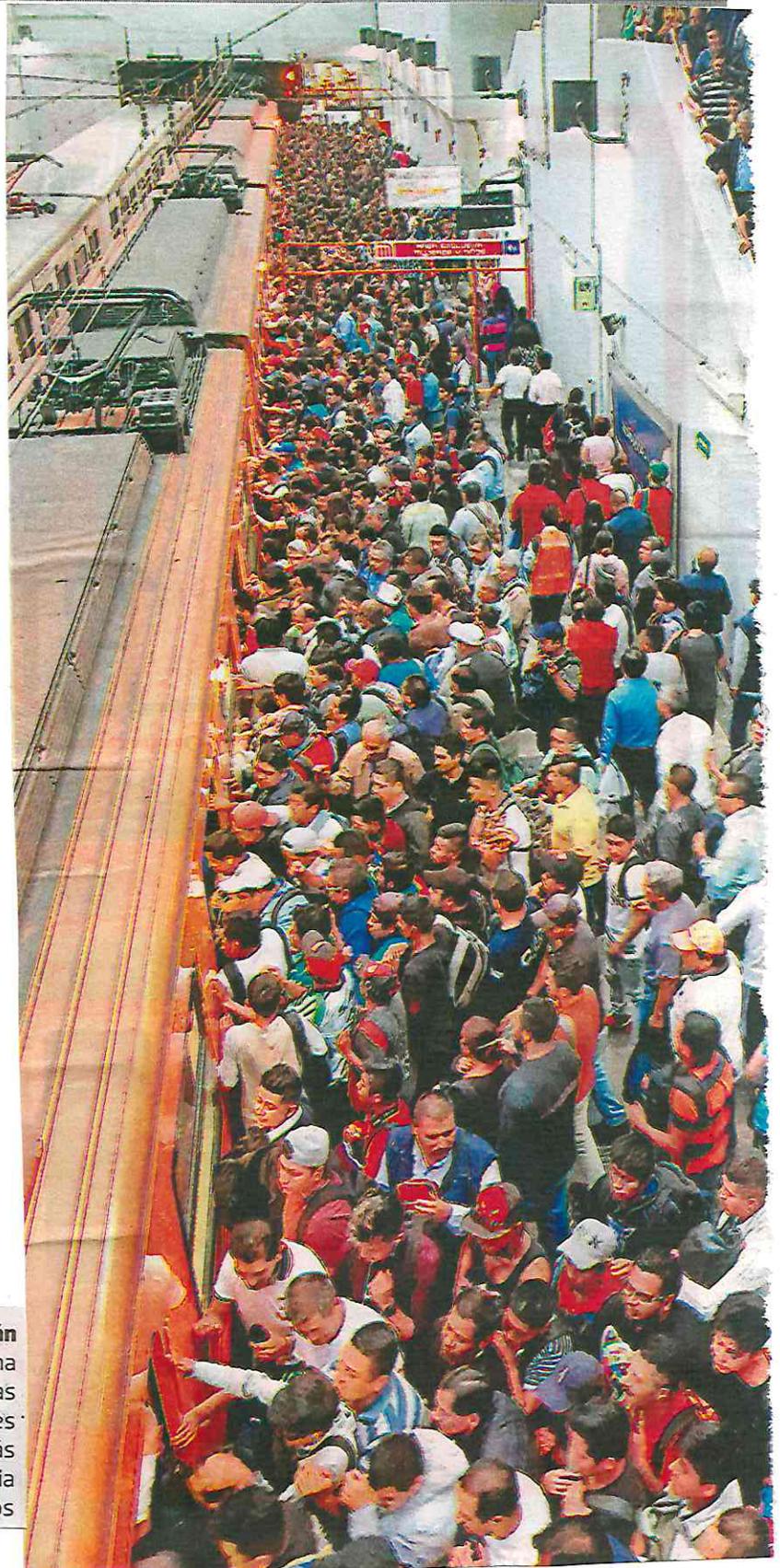
Su acta de nacimiento, las placas que dieron a conocer su puesta en marcha, se perdieron, cuando José Ramón Amieva, exjefe de Gobierno capitalino, con una orden borró esa parte de la historia de la gran urbe, pues ordenó retirar las placas que daban cuenta de la inauguración de la obra, nada más porque tenían el nombre del expresidente Gustavo Díaz Ordaz.

Sin embargo, subsiste el reconocimiento internacional del Comité Internacional de Metropolitanos a su administración por vencer las dificultades técnicas y haberlo construido en tiempo récord en un subsuelo, estimado por el Congreso Mundial de Mecánica de Suelos, como el más difícil del mundo.

El Sistema de Transporte Colectivo cumple medio siglo de existencia y a lo largo de ese tiempo ha vivido de todo.

Fue en el sexenio de José López Portillo cuando se retomó el proyecto y empezaron a darse las inauguraciones hasta 2012, cuando se puso en servicio la Línea 12.

El libro *La gran ciudad*, presentado en 1970, da cuenta de los preámbulos de esa obra considerada como el



Pantitlán
es una
de las
estaciones
con más
afluencia
de usuarios

USTED ESTÁ AQUI



Cuando el Metro nació había un manual de comportamiento del usuario, hoy se viaja como se pueda/FOTOS: ADRIÁN VÁZQUEZ

acontecimiento más importante de su época, porque se vencieron todas las dificultades técnicas.

En ese entonces, el Distrito Federal ya sufría problemas serios de movilidad, porque en sus calles circulaban diariamente un millón de vehículos, lo que ocasionaba congestionamientos en las avenidas principales y aún en las vías rápidas como el Viaducto y el Anillo Periférico, "que en horarios determinados se convierten en lentas vías en un rosario interminable de autos".

Así, los embotellamientos crecían, precisamente, por la propia fluidez periférica que en las zonas céntricas se frenaban para colaborar, paradójicamente, en el desquiciamiento del tránsito.

Frente a ese problema, se formó el Comité Consultivo del Transporte cuyos especialistas estudiaron aspectos distintos de la viabilidad del proyecto; especialmente en los análisis estadísticos y en la solución de transportación masiva vía libre, tanto de superficie, vías elevadas, y subterráneas a baja profundidad y profundas.

Al terminar los estudios, se llegó a la conclusión de que un tren subterráneo era la solución más adecuada a las condiciones del Distrito Federal, por las características del subsuelo que se superaron con el sistema constructivo para túneles profundos a través del método de escudo y, la excavación directa con sustentación de taludes por electrosmosis.

"El Metro puede estimarse como el audaz ataque a un problema que parecía insoluble: La penetración en el primer cuadro de la ciudad", porque la circulación de vehículos que logró fluidez en la periferia se hacía más angustiosa en el diseño de la vieja ciudad, en el ahora llamado Centro Histórico, donde estaba el núcleo fundamental de la vida política, comercial y financiera, pero sus calles estrechas frenaban el ritmo de la ciudad moderna. "La solución fue el camino subterráneo: El Metro".

PRÉSTAMO FRANCÉS

El Departamento del Distrito Federal absorbió el costo de la totalidad de la obra civil; mientras que la tarifa de un peso con 20 centavos o un peso cuando se compraban series de cinco a 10 boletos, sería solamente para recuperar el costo del equipo y el gasto de operación y desde entonces se reconoció como una de las tarifas más bajas del mundo. "Se obtuvo un préstamo de origen francés, de mil 630 millones de pesos, pagaderos en un plazo de 15 años".

El proyecto constó inicialmente con tres líneas con 42.2 kilómetros de extensión. la primera de ella debería empezar a operar en 1969, y las otras dos, en noviembre de 1970.

Sus características iniciales fueron puertas automáticas que se cerraban para evitar que los andenes se saturaran; servían las escaleras eléctricas; y al mismo tiempo la precisión matemática de los trenes con seis vagones, cuya frecuencia de paso de tres minutos, velocidad media de 80 kilómetros por hora, guiados y controlados electrónicamente desde el Puesto de Mando.

Los problemas de saturación iniciaron prácticamente a los ocho años de que fue inaugurado y de eso da cuenta el cronista urbano, don Gabriel Vargas, quien en una portada de la Familia Burrón da cuenta de cómo el Metro ya presentaba vagones con muchos pasajeros. Actualmente, transporta cinco millones diarios de usuarios.

ACCIDENTE UNICO

En sus 50 años, el Metro prácticamente solo ha tenido un percance de gravedad, el cual se registró el lunes 20 de octubre de 1975, a los seis años de que fue inaugurado, cuando los trenes número 10 y 8 chocaron en la estación Viaducto de la Línea 2.

El saldo del accidente fatal fueron 31 personas muertas, 70 heridos y quedaron entre los escombros 260 personas, 130 por cada uno de los convoys aproximadamente.

La versión oficial del asunto es que el tren 8 fue embestido por el 10, cuyo conductor no pudo frenar a tiempo, luego de bajar la cuesta que hay entre el Metro Viaducto y Chabacano.

Así, al motorista Carlos Fernández se le cargó la culpa, se le destituyó y se le sentenció a 12 años de cárcel por negligencia, pues ya se le había ordenado detener el convoy y, en respuesta, alegó que no escuchó las instrucciones.

A raíz de entonces, el STC instaló el piloto automático en los trenes para evitar que se registraré un nuevo percance. Las escenas del percance fueron dantescas, las fotos de la época mostraron la forma en que un tren, el que venía de Chabacano, quedó debajo del que estaba estacionado en la estación Viaducto.

CRECIMIENTO CONTINUO

Tras el estancamiento de la construcción de más kilómetros de Metro, entre 1970 y 1976, se retomaron las obras con la ampliación de la Línea 3 del Hospital General a Zapata. En 1981 se pusieron en servicio los primeros tramos de las líneas 4 y 5.

Con Miguel de la Madrid siguió el impulso al STC, pues antes del terremoto de 1985 se inauguró, en 1983, el primer tramo de la Línea 6 y un año después siguió la que iba de Mixcoac a Tacuba, la 7, que es la más profunda.

Carlos Salinas de Gortari puso en servicio la Línea 9, entre Tacubaya y Pantitlán, la Línea A y la Línea 8.

Durante el sexenio siguiente, el de Ernesto Zedillo Ponce de León, entró en funcionamiento el primer tramo de la Línea B. El banderazo de salida lo dio el presidente y la jefa de gobierno, Rosario Robles, hoy en la cárcel.

Finalmente, llegó la Línea 12, considerada un error de ingeniería, que unió a Tláhuac y Mixcoac y con una serie de fallas que hasta la fecha subsisten.

El **OMG** boca abajo...

@CDMXMETRO

JACINTO RODRÍGUEZ

¿Cómo demonios definir @CDMXMetro?

Irreverencia, desenfado, humor... y así como aparecen esas posibles definiciones y paseamos por esa cuenta de Twitter, otras saltan en algo que se parece más a una carrera de relevos: comedia, parodia, ninguno o todos los conceptos juntos.

Mientras uno se mueve por el hilo de @CDMXMetro entre gifs, memes, fotografías, bromas, denuncias y un largo etcétera, por la memoria se atraviesa un párrafo de *manuscrito hallado en un bolsillo* (Octaedro 1974), del siempre querido Julio Cortázar:

"...en algún momento había empezado a sentir, a decir que un vidrio de ventanilla en el metro podía traermela respuesta, el encuentro con una felicidad, precisamente aquí donde todo ocurre bajo el signo de la más implacable ruptura, dentro de un tiempo bajo tierra que un trayecto entre estaciones dibuja y limita así, inapelablemente abajo..."

Como pocos, Cortázar fue uno de los escritores que en su narrativa mejor tradujeron todas las realidades y tiempos que corren entre fierros y rieles del metro de cualquier ciudad del mundo. Dos por lo menos, el citado arriba y *El perseguidor*, ese momento en que Johnny pierde su saxofón en uno de los vagones del metro de París.

"...viajar en el metro es como estar metido en un reloj. Las estaciones son los minutos, comprendes, es ese tiempo de ustedes, de ahora; pero yo sé que hay otro, y he estado pensando, pensando..."

Al menos esos dos cuentos se cruzan mientras nos hundimos más en los universos @CDMXMetro, donde con intención o no y de la mano de las redes sociales, quien la creo armó una irreverente y desenfadada manera de mostrar todas las formas de ciudadanía e historias que coexisten. De las tantas realidades paralelas que se encuentran en la cotidianidad del Metro de la Ciudad de México.

Sin pretender hacerle mucho a la semiología, esa puesta de cabeza (boca abajo) del tradicional símbolo del Metro (M) es una invitación para entrar a un mundo que no es el de arriba, el normal, el que todos conocemos. Esa M invertida da pistas de lo que nos vamos a encontrar.

Esto es una parodia. ¡No llores! Todo iba bien hasta que un usuario tuvo la grandiosa idea de quererse suicidar en nuestro metro... esta frase de presentación acompaña a su imagen de portada, uno de tantos momentos de las horas de mayor movilidad, en que los cuerpos aplastados son atragantados por las puertas del convoy.

Ni de lejos, ni de cerca, el entonces regente de la ciudad, el duro militar Alfonso Corona del Rosal y con quien se inaugura la primera línea del Metro (1969) habría imaginado que por ese monstruo de fierro se extendieran tantas historias, tantos mundos diversos, paralelos. Él, tan serio, moriría una y otra vez si supiera todo lo que pasa hoy en los vagones...

La colección de ocurrencias en @CDMXMetro, como la vida misma, es inacabable. Y entre esas no faltan los memes sobre la actual jefa de gobierno, Claudia Scheinbaum en todas las versiones. Una de las más recurrentes, aquella imagen en que se le mira cansada, agotada, fastidiada, harta de todo, y que la gente usa para acomodarle todas las frases posibles.

- ¡Dra. Scheinbaum!
- ¿Ahora qué?
- Otra vez colapsó la Línea 7.

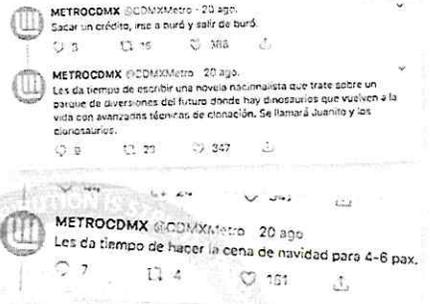
Y el siguiente, uno de mis favoritos. Hace unos días el gobierno de la ciudad comenzó a instalar anuncios que indican la hora en que arribarán los trenes a las estaciones. A @CDMXMetro cayó una foto que a las 8:07:57 am, informaba de los minutos que tardarían los siguientes: 453, 454 y 457 minutos.

La imagen y el comentario que le colgaron, desató uno de los hilos de conversación más divertidos:

- Les da tiempo de ver *El Señor de los Anillos*...
- Les da tiempo de escribir una novela nacionalista que trate sobre un parque de diversiones del futuro donde hay dinosaurios que vuelven a la vida con avanzadas técnicas de clonación. Se llamará Juanito y los clonosaurios.
- Sacar un crédito, irse y salir de buró.
- Les da tiempo de hacer la cena de navidad.
- Acabar tu carrera de diseño gráfico.
- Madurar, conocer al amor de tu vida, tener un bebé, que ese bebé crezca conozca al amor de su vida y que tenga un bebé.
- Replantear tu vida y hacer las paces contigo mismo para no aventarte a las vías.
- Un rosario con todo y su letanía
- Leer la Divina Comedia completita
- Terminar de pagar elektra/Coppel.
- Que el Cruz Azul vuelva a ser campeón.
- Por fin terminar la tesis y titularte.
- Echarte todas las mañaneras del Peje de la semana pasada ¡sin ponerle turbo a la reproducción! Neta, se paaaasan.
- Lograr un consenso entre CDMX y provincia sobre el queso en las quesadillas.
- Leer este hilo 625262

Y sigue... En este texto faltaría incluir algunos datos formales sobre @CDMXMetro, que no es la única en su género, pero sí la más visitada y seguida. Como, ¿quién creo la cuenta...? Y datos por el estilo. Sólo se sabe cuenta se creo en el 2012 y que tiene unos 74.8 mil seguidores.

A los mensajes que enviamos, nadie respondió. Y acaso la mejor manera de entender @CDMXMetro es que no hay un creador. Que al final todos somos sus creadores, quienes alimentamos esa esquizofrénica realidad. Lo mismo los burocratas que el obrero, el artista, que el punk, los hipster... todas las tribus que coincidimos, vivimos y hacemos posibles esas otras realidades en ese metro boca abajo.



Mi padre fue quien me mostró el Metro por primera ocasión, a mis once o doce años. Recuerdo que un par de veces fuimos al Centro en Metro, en sábado, en un vagón en el que no cabía un alma, de Juanacatlán a Pino Suárez y luego al Zócalo. Mi padre murió meses antes de que el Sistema de Transporte Colectivo cumpliera 15 años.

Poco después de su muerte, taciturno, empecé a explorar todas las líneas del metro, comenzando por la 3, más cercana a la casa, y actualizando mis trayectos conforme se expandía la red. Durante mi adolescencia y temprana edad adulta, el Metro vivió el mayor proceso de expansión. Cuando conocí la Línea 6, sólo corría de Instituto del Petróleo a El Rosario; y la 7, de Tacuba a Auditorio.

Durante mi primer año de secundaria iba y venía en Metro. Un trayecto pequeño, de ida de División del Norte a Zapata, de regreso, de Zapata a Eugenia, sólo por evitar las escaleras para salir hacia el poniente. Un buen día compré un bloque de 500 boletos; 100 tiras de 5 boletos rosas cada uno. Llegué a la escuela con él. No sé por qué todos mis compañeros quisieron cargarlo. Por supuesto los terminé antes que terminara el año.

Estudiando en la Universidad Autónoma Metropolitana, en Iztapalapa, viví los inicios de la construcción de la Línea 8. Cuando comenzaban los cierres, un día, yo iba en el microbús hacia Metro Coyoacán. El chofer ya no sabía por dónde pasar, todo estaba bloqueado. En eso se sube un pasajero y le pregunta ¿Por dónde se va? Por donde se pueda, fue la respuesta del operador.

La mejor línea de la red es la 12, con los trenes más anchos, los andenes y pasillos más cómodos, aunque claro, también los transbordos más incómodos por largos o por saturados, y una triste historia en la que justamente tuve una posición discordante con las acusaciones que, en su momento se generaron, contra su principal promotor, Marcelo Ebrard. Durante meses lo defendí, sin mayor interés que devolver el servicio a los usuarios de Iztapalapa y Tláhuac. La Línea tenía problemas, sin duda, pero Joel Ortega, como director, la dejó caer intencionalmente para desprestigiar a su enemigo.

El Metro de la Ciudad de México es ya un monstruo. 200 kilómetros operativos más 26 de maniobras. Al menos cinco millones de usuarios. Pero aún debe crecer, y lo hace muy lentamente. En el sexenio de Luis Echeverría, con Alfonso Martínez Domínguez y Octavio Senties como regentes, el Metro no creció. De 1997 a la fecha, sólo Marcelo Ebrard se animó a hacer una línea. Ante la falta de recursos, el Metrobús ha tomado el lugar en las expansiones del transporte masivo. Las líneas del metro en México se han hecho en menos de seis años, en realidad se requieren al menos 10 años considerando procesos exhaustivos de planeación no sólo de las ingenierías, sino también, planeación urbana, planeación financiera y reconstrucción del transporte de superficie. En ninguno de los proyectos se ha trabajado más allá de la ingeniería: en muchos ca-

100 años del Metro

ROBERTO REMES TELLO DE MENESES

La mejor línea de la red es la 12, con los trenes más anchos, los andenes y pasillos más cómodos, aunque claro, también los transbordos más incómodos, por largos o por saturados



ESPECIAL



“Celebramos 50 años del Metro, pero en realidad deberíamos estar planeando los siguientes 50 años”

El Metro cuenta ya con 200 kilómetros operativos /CUARTOSCURO

El Metro ha cooperado a conformar barreras urbanas, se ha financiado con deuda y no con suelo, como han hecho muchos metros en el mundo, y poco se ha avanzado en la integración de rutas de transporte para la alimentación de las líneas del Metro.

El reto es enorme. Salvo la línea 12 de las 12 líneas pueden ser ampliadas, varias más construidas. A mi juicio, las líneas 10 y 11, bajo Insurgentes y bajo Paseo de la Reforma, tendrían que estar proyectando en este momento y comenzar su construcción cuando la planeación financiera identifique los recursos.

Con la salvedad de la Línea 12, todas las demás usan trenes angostos, sólo 2,495 metros de ancho. Esto limita la capacidad y dificulta el ascenso y descenso de pasajeros. Muchos de los andenes y pasillos se saturan en horas pico, llegando a extremos como los de Pantitlán, Oceanía, Polanco o Mixcoac, donde la gente avanza lentamente en espacios demasiado saturados y con riesgos elevados. Podría jurar que tarde o temprano pasará algo si no se amplían esas estaciones.

El Metro siempre ha estado muy subsidiado. Siendo una red tan poderosa, su costo ha sido inferior a los 50 centavos de dólar. Por ahora, debajo de los 25 centavos. Con doce líneas, el peso del financiamiento en las finanzas de la ciudad es bestial. A la población no se le habla con la verdad. Subsidiar el Metro de esa manera quita recursos para otras obras y gestiones del transporte. Al subsidiar el Metro renunciamos a subsidiar los autobuses, salvo la limitada participación de RTP en los viajes de la ciudad.

Subsidiar al Metro no beneficia a los más pobres: beneficia a los que viven cerca una estación del Metro

Subsidiar al metro no beneficia a los más pobres: beneficia más a quienes tienen más cerca una estación del Metro y que, por lo tanto, no pagan un transporte adicional. En cambio los más pobres pagan uno o varios servicios antes de llegar al metro, en esos servicios erogan tarifa completa. Necesitamos replantear el destino de los subsidios al transporte y elevar el flujo de recursos hacia el metro, que ya no puede más, línea a línea, estación a estación, se siente su rezago.

Celebramos 50 años del metro, pero en realidad deberíamos estar planeando los siguientes 50 años. Si hacemos lo correcto, la cobertura en la Ciudad de México tendría que ser completa para 2069, con más líneas, conexiones y redundancias en los trayectos más demandados. La gestión debe estar igualmente garantizada para cuando menos 700 kilómetros metropolitanos, con sistemas complementarios como Metrobús, Mexibús, tren ligero, teleféricos y una amplia red de autobuses y otros vehículos especiales para los sitios más recónditos. Nada de esto estamos planeando.

Los problemas del Metro crecerán si no hablamos con la verdad respecto a la tarifa, si no nos anticipamos a los riesgos crecientes que impone la saturación, mientras no seamos transparentes con la población respecto al costo de construcción de cada kilómetro, si no dedicamos más tiempo a integrar las siguientes estaciones con su entorno para llevar al máximo nivel los beneficios de una obra tan grande como el metro.

Los viajes a medio siglo de distancia

Con sus problemas y rezagos el Sistema de Transporte Colectivo es la columna vertebral del transporte público de la Ciudad de México. Sin embargo dista de ser el portento de infraestructura que se pensó en 1996. En aquel año el entonces Departamento del Distrito Federal visualizó que en 2020 habría una red de 17 líneas de Metro que desde la periferia llevarían a la gente al centro de la capital y viceversa.

A 50 años de haber iniciado operaciones el Metro suma 226.5 kilómetros en 12 líneas, lejos de las 17 que se pensaron en 1996 ya que entre 2000 y 2010 la construcción de rutas se detuvo y se apostó por el Metrobús.

Acceso

El sistema de transporte ha emitido boletos conmemorativos sólo en 16 años. El primero fue en 1972 con motivo del centenario de la muerte de Benito Juárez. En lo que va de 2019 suman 15 ediciones especiales



Al inicio operaciones, se utilizó un boleto color naranja impreso por ambos lados, cuyo papel estaba hecho en Francia

Tururú

La simbología de las estaciones se escogió con un sentido profundamente mexicanista, "un carácter pedagógico ligado a la exaltación de nuestros héroes y a las páginas de nuestra historia con vibraciones de costumbres folklóricas, llenas de colorido y de belleza, en las que no se olvida la tradición"



"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.



LANCE WYMAN

Creó el logo de los Juegos Olímpicos de México 68, el memorial de Tlatelolco, el diseño del Metro y Metrobús, y actualmente trabaja en los íconos del Cablebús



TEMPLO DE EHÉCATL

Ubicado al interior de la estación del Metro Pino Suárez, en la línea 2. Es un monumento arqueológico que ocupa un área de 88 m², es visitado anualmente por 54 millones de personas. Fue descubierto durante la construcción de las Líneas 1 y 2



TUNEL DE LA CIENCIA

El Túnel de la Ciencia, ubicado en la estación La Raza, es considerado el primer museo científico-cognoscitivo del mundo, que se construyó en las instalaciones de un transporte colectivo y que está al servicio del público usuario, desde el 30 de noviembre de 1988

MUSEO DEL METRO

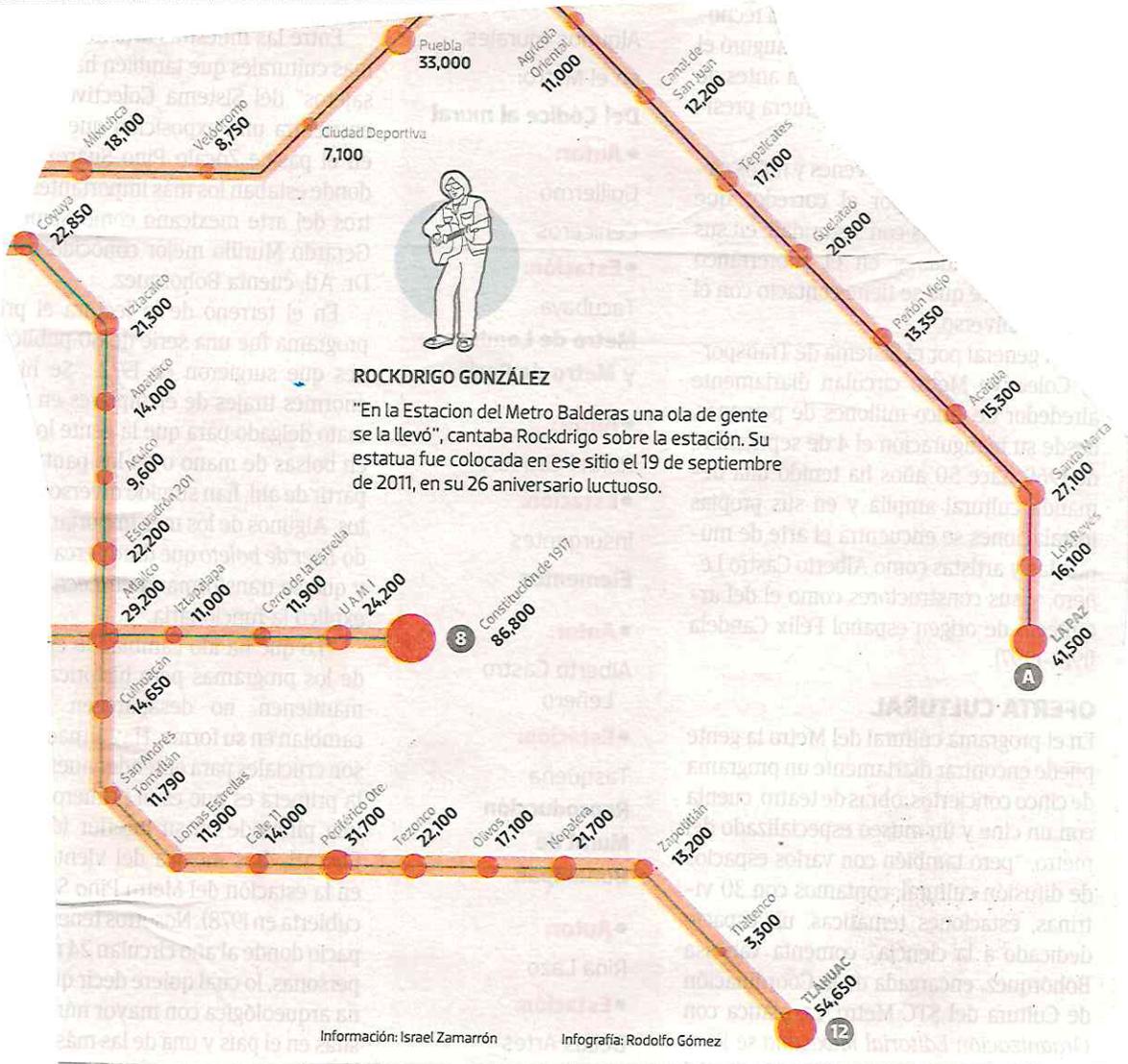
Ubicado en la estación Mixcoac, cuenta con 7 salas donde se expone su historia, curiosidades y cada documento que rescata la memoria histórica del sistema



Hallazgo

Durante la construcción de la línea 4 del Metro, en el cruce de las avenidas Talismán y Congreso de la Unión, fueron hallados en 1978 los restos fósiles de un Mammuthus Archidiskodon Imperator adulto. La osamenta se encuentra exhibida bajo un domo en la entrada oriente de la estación Talismán





Sobre rieles

Para trasladarte a los distintos puntos de destino de la Ciudad de México el Metro cuenta con un parque vehicular de 384 trenes, de los cuales, 321 son de rodadura neumática, integrados por 292 trenes de 9 carros y 29 de 6 carros, así como 63 de rodadura férrea, integrados por 12 trenes de 6 carros y 21 de 9 carros, así como 30 trenes de 7 carros



226.5

KILÓMETROS
De vía suma en total la red



CIUDAD DE MÉXICO

SAN MIGUEL DE ALLENDE

Distancia aproximada en línea recta de la Ciudad de México a San Miguel de Allende, Guanajuato

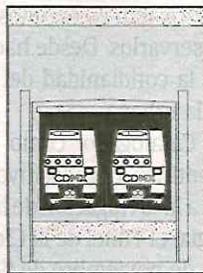
Longitud en Km



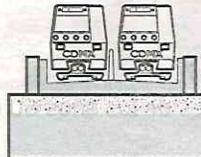
LAS ESTACIONES DE METRO

Actualmente la red cuenta con 195 estaciones, de las cuales 44 son de correspondencia y 127 de paso, asimismo existen 12 estaciones terminales con correspondencia y 12 estaciones terminales sin correspondencia

115
ESTACIONES
subterráneas, la más profunda es **Barranca del Muerto** con 40 metros



55
ESTACIONES
Superficiales



25
ESTACIONES
elevadas, la mas alta es **Periférico Oriente** con 18 metros de altura



El Metro como se piensa

Bajo el entendido de que los viajes han cambiado en origen y destino la anterior administración del Metro actualizó el Plan Maestro con un horizonte 2018-2030

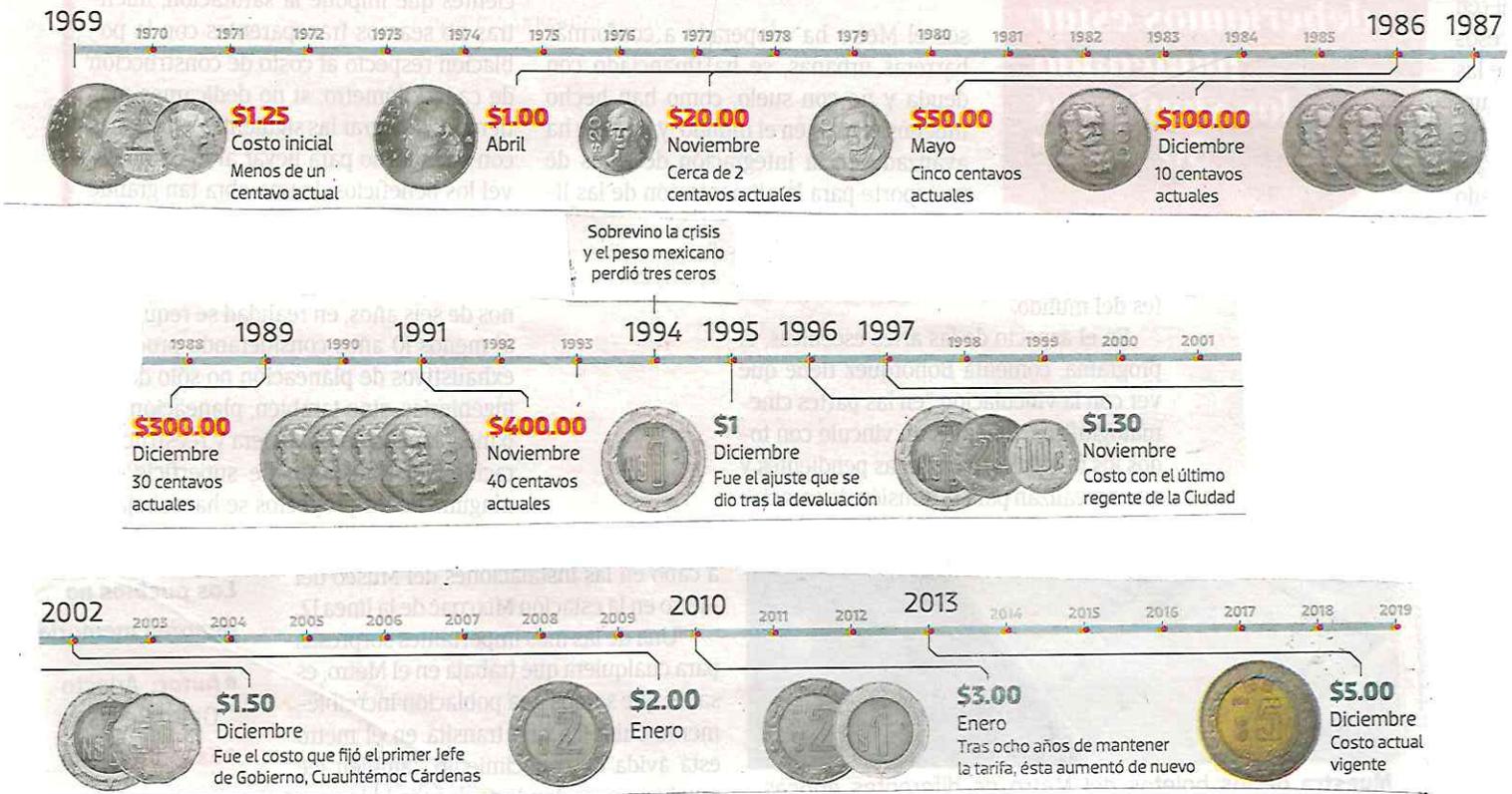
..... RED ACTUAL
— RED PLANEADA



Costo

Así ha evolucionado la tarifa del Metro en su medio siglo de vida

■ VIEJOS PESOS ■ NUEVOS PESOS



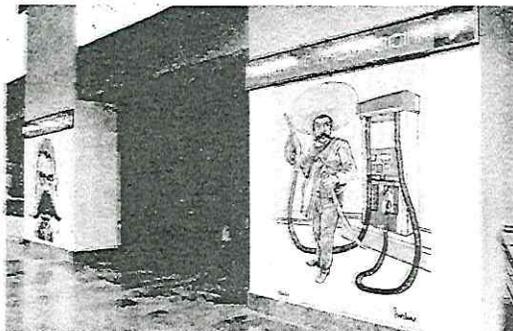
Emerge la cultura del subterráneo



Exposición de jóvenes estudiantes de los años 60 en la estación Mixcoac /ERNESTO MUÑOZ



Museo de la caricatura en el pasillo de la estación Zapata /FEDERICO XOLOCOTZI



Museo Zapata, ambulatorio entre la línea dorada y la línea verde /FEDERICO XOLOCOTZI

CARMEN SÁNCHEZ

Cine, teatro, música, exposiciones, zonas arqueológicas, libros, esculturas, murales, entre otros elementos que conforman la oferta cultural del metro, se pueden apreciar con un solo boleto de cinco pesos.

En el pasillo de correspondencia que enlaza las Líneas 3 y 5 de la estación La Raza hay paneles electrónicos, fotográficos y de ambientación, que presentan diversos temas. Algunos usuarios pasan sin observarlos. Desde hace 31 años son parte de la cotidianidad del transbordo y de la vida urbana.

Catalogado como el primer museo científico-cognoscitivo del mundo dedicado a la divulgación de la ciencia y la tecnología, el Túnel de la Ciencia se inauguró el 30 de noviembre de 1988 un día antes de que Carlos Salinas de Gortari fuera presidente de México.

Hombres, mujeres, jóvenes y niños circulan diariamente por el corredor que cuenta las 24 horas con seguridad, en sus partes iluminadas y en el subterráneo donde parece que se tiene contacto con el mismo universo.

En general por el Sistema de Transporte Colectivo Metro circulan diariamente alrededor de cinco millones de personas, desde su inauguración el 4 de septiembre de 1969 hace 50 años ha tenido una demanda cultural amplia y en sus propias instalaciones se encuentra el arte de muralistas y artistas como Alberto Castro Leñero, y sus constructores como el del arquitecto de origen español Félix Candela (1910-1997).

OFERTA CULTURAL

En el programa cultural del Metro la gente puede encontrar diariamente un programa de cinco conciertos, obras de teatro, cuenta con un cine y un museo especializado del metro, "pero también con varios espacios de difusión cultural, contamos con 30 vitrinas, estaciones temáticas, un espacio dedicado a la ciencia", comenta Vanessa Bohórquez, encargada de la Coordinación de Cultura del STC Metro. La plática con

Exposiciones, cine, arte y elementos interactivos para cultura se puede apreciar en las distintas estaciones del Transporte Colectivo Metro

PARA SABER

Algunos murales en el Metro:

Del Código al mural

• Autor:

Guillermo

Ceniceros

• Estación:

Tacubaya
Metro de Londres
y Metro de París

• Autor:

Rafael Cauduro

• Estación:

Insurgentes

Elementos

• Autor:

Alberto Castro

Leñero

• Estación:

Tasqueña

Reproducción

Mural de

Bonampak

• Autor:

Rina Lazo

• Estación:

Bellas Artes

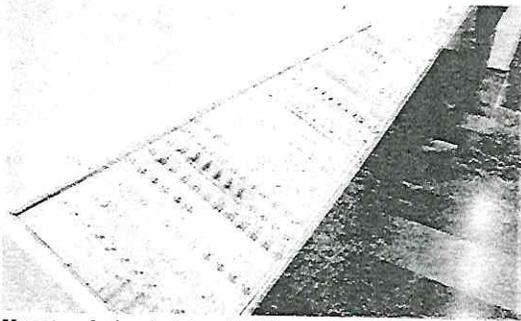
Los pueblos no

guardan memoria

• Autor: Ariosto

Otero Reyes

• Estación: Xola



Muestra de los boletos del Metro de diferentes épocas
/ERNESTO MUÑOZ

Organización Editorial Mexicana se lleva a cabo en las instalaciones del Museo del Metro en la estación Mixcoac de la línea 12.

"Una de las más importantes sorpresas para cualquiera que trabaja en el Metro, es saber que somos una población increíblemente culta. La que transita en el metro está ávida de conocimiento, también lee muchísimo, es donde se da más la lectura en toda la ciudad", dice Bohórquez.

Agrega que en las exposiciones "cada día hemos logrado que una mayor cantidad de artistas de renombre se vean interesados en exponer en el Metro. Una exposición en el sistema colectivo metro puede beneficiar a millones de personas al día, si esto lo pensáramos en términos de un museo, sería más difícil brindar una oferta cultural de esa magnitud. Porque nos enfrentamos a uno de los retos más difíciles, que 5.5 millones de personas puedan tener acceso a la cultura".

Al preguntarle de cuánto es el presupuesto que se destina a los proyectos culturales del Metro, la entrevistada agrega que lo más interesante del ejercicio cultural del metro es que una enorme cantidad de artistas brinda su trabajo a beneficio de la ciudadanía.

Entre las muestras artísticas y programas culturales que también han sido "pasajeros" del Sistema Colectivo Metro se encuentra una exposición que se realizó en el pasaje Zócalo Pino Suárez en 1970 donde estaban los más importantes maestros del arte mexicano como Siqueiros y Gerardo Murillo mejor conocido como el Dr. Atl, cuenta Bohórquez.

En el terreno de la lectura el primer

En el terreno de la lectura el primer programa fue una serie de 60 publicaciones que surgieron en 1972. "Se hicieron enormes tirajes de ejemplares en un formato delgado para que la gente lo pusiera en bolsas de mano o en los pantalones, a partir de ahí, han surgido diversos proyectos. Algunos de los más importantes ha sido *Leer de boleto* que duró cerca de 6 años y que se transformaría en *Lectura Metro*, explicó la funcionaria.

"Lo que ha ido cambiando es la forma de los programas pero históricamente se mantienen, no desaparecen pero que cambian en su forma. Hay situaciones que son cruciales para entender nuestro metro, la primera es que es el primero que tiene una pirámide en su interior (dedicada a Ehécatl, dios mexica del viento, ubicado en la estación del Metro Pino Suárez descubierta en 1978). Nosotros tenemos un espacio donde al año circulan 24 millones de personas, lo cual quiere decir que es la zona arqueológica con mayor número de visitas en el país y una de las más importantes del mundo.

En el aspecto de las artes escénicas, el programa, comenta Bohórquez tiene que ver con la vinculación "en las partes cinematográficas, tenemos un vínculo con todos los festivales, programas pendientes y que se realizan para la difusión de creaciones filmicas mexicanas, son distintos tipos



Hablemos del origen de la palabra Metro

RICARDO ESPINOSA

Hace 50 años que se inauguró el Metro de la Ciudad de México, el medio de transporte más emblemático de esta gran ciudad y que se ha vuelto indispensable para los millones de personas —¡Sí, millones!— que a diario lo utilizan para poder llegar al trabajo, a la escuela... a cualquier lado al que tengan que ir.

Donde hay gente, hay historias. Imagínesse usted, querido lector, la cantidad de anécdotas, experiencias y sucesos que guardan las estaciones y los vagones del Metro desde su inauguración en septiembre del año 1969 hasta nuestros días; seguramente tantas o más como la cantidad de sus usuarios. Construido utilizando la mejor tecnología mexicana y francesa, el Metro de la Ciudad de México no solo se ha mantenido al nivel de los mejores del mundo, sino que ha formado parte de la idiosincrasia del mexicano desde entonces.

“Voy en el metro, ¡qué grandote, rapidote, qué limpiote! ¡Qué deferencia del camión de mi compadre filemón que va al panteón...! Dice así la letra de la canción *Voy en el Metro* del maestro Salvador Flores Rivera, el gran Chava Flores, que era el mejor a la hora de reflejar musicalmente el pensar del capitalino y su cultura tan especial.

Y es que subirse al Metro era toda una experiencia, muy, novedosa e impactante... y en realidad lo sigue siendo hoy. Por cierto, he escuchado a mucha gente preguntarse: ¿por qué le llamamos Metro?

Se le llama “Metro” en varias partes del mundo que tienen este tipo de sistema de transporte colectivo que, por cierto, este último viene a ser el nombre oficial que tiene el de la Ciudad de México. El nombre popular de “Metro” no tiene nada que ver con la unidad de medida que es equivalente a cien centímetros, sino que es una contracción de “metropolitano”, porque el Metro realmente es eso: un tren metropolitano. Y ya que andamos por esos rumbos, me preguntará algún lector: “¿y qué es ‘metropolitano?’” Pues lo referente a la metrópoli, ¡no, pues me dejaste en las mismas!

Momento y nos amancece. Mire, la palabra “metrópoli” viene originalmente del griego *metrópolis* —que se sigue usando hoy— que la podemos separar en *meter* que significa “madre” y *polis* que es “ciudad”, o sea que la metrópoli es la “ciudad madre” porque se refiere a una población que ha crecido tanto que dentro de ella ha dado lugar a otras “ciudades pequeñas”.

Esa es la razón por la que le llamamos “Metro” al Metro, aunque la Ciudad de México ha crecido tanto que ya no es una “metrópoli”, sino una “megalópolis” o sea que es todavía más grande que la metrópoli, nada más que decirle “*megaló*” al tren *megalopolitano* como que no se escucha nada bien.

CONSULTORIO VERBAL

PREGUNTA DEL PÚBLICO: Héctor Souza: “Escuché a alguien decir la palabra ‘reconcomerse’ pero no sé qué significa. ¿Puede decirme?”

RESPUESTA: Reconcomerse es restregarse por una fuerte comezón o un picor. También se usa para referirse a la preocupación grave de alguien.

comodijo2@hotmail.com
Twitter: @comodijo



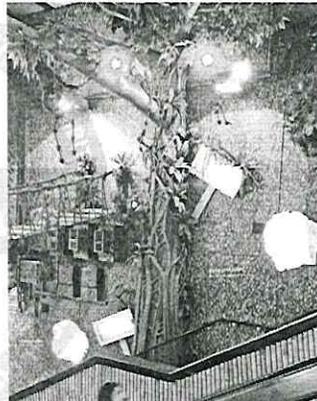
Vanessa Bohorquez, coordinadora de Cultura del STC Metro /ERNESTO MUÑOZ



Arte visual en Auditorio /ADRIÁN VÁZQUEZ



Basamento del dios del viento en Pino Suárez /DANIEL HIDALGO



Recreación de la Selva Lacandona en Viveros /ADRIÁN VÁZQUEZ

de programación pero siempre están planeadas cada mes”, explica.

En cuanto a la transgresión o vandalismo que puedan sufrir las obras o exposiciones del metro, informa que son pocos los casos que se dan.

“Todos los lunes se da mantenimiento a las zonas culturales con excepción a los temas de murales, porque las protecciones internacionales a estos, que tienen que ir en el marco de instituciones, son las que tienen que realizar los trabajos de preservación y conservación.

“En las cosas que no tienen valor patrimonial como el caso del piano que se ubica en el metro División del Norte que es una oferta cultural. Lo que se le pide a la gente es que entienda que al destruir algo nunca más va a existir ese servicio. Donde se tienen más problemáticas es en los vidrios que tienen distintos tipos de daño y convocamos a la ciudadanía a un trabajo conjunto de nuestros espacios para tener una mejor calidad de transporte y vida”.

MUSEO DEL METRO

El Museo del Metro es un sitio dedicado a generar exposiciones que permitan a quienes transitan diariamente por las instalaciones del STC conocer y tener contacto con el material histórico del Metro, exhibiciones y muestras representativas.

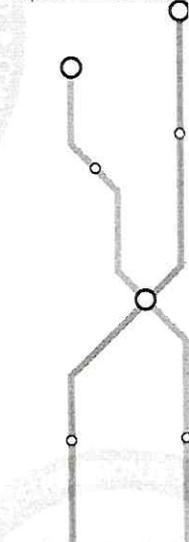
“Había que hacer una pausa para conocer los orígenes del metro que habla de todos nosotros, es la historia de quienes hemos sido parte o quienes están vivos, es la historia de nuestra cotidianidad para



Obra El Perfil del Tiempo abarca un kilómetro de la estación Copilco /DANIEL GALCANA

quienes somos ciudadanos para quienes no utilizamos vehículos y en ese sentido teníamos que contar cómo surge o por qué surge, otra parte que la gente desconoce es que tenemos cinco estaciones catalogadas por el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura (INBAL) es decir, tenemos además de obras arqueológicas o paleontológicas, cinco declaradas por su valor arquitectónico, pocas veces conocemos la historia de los logotipos. La historia gráfica del metro ha cambiado por completo y su relación visual en el mundo”, declaró el titular de la cultura del Metro.

En cuanto al reto de hacer que la cultura que está en subterráneo emerja, Bohorquez explicó que ya han salido del Metro a museos como el de Arte Moderno y “el reto verdadero es que tengamos una oferta de calidad al interior, el Metro de la CdMx está entre los tres más importantes del mundo con una importante oferta cultural.





2 MILLONES de mujeres se trasladan diariamente en Metro de un total de 5 millones de usuarios

Si un hombre entra al vagón rosa, solo pueden recibir una invitación a dejar la zona / DANIEL GALEANA

VAGONES EXCLUSIVOS, ¿PARA VIAJAR SEGURAS?

CECILIA NAVA

La separación nació en 1970 como un espacio para viajar más cómodas pero se ajustó y se quedó como una medida para combatir el acoso sexual a bordo

En el Sistema de Transporte Colectivo Metro se trasladan diariamente más de cinco millones de usuarios, de los cuales dos millones son mujeres, por lo que actualmente hay tres vagones exclusivos para ellas y menores de 12 años, pero esto ¿desde cuándo se da y por qué?

La separación de vagones se realiza en dos zonas, la mayoría de los convoyes es mixto pero hay ciertos lugares asignados para mujeres desde finales de 1970, lo que nació para que tuvieran más comodidad al cargar a sus hijos y por cordialidad hacia ellas, según información proporcionada por el área de la coordinación de la Unidad de Igualdad Sustantiva del Metro.

Esta política se fortaleció después del año 2000 aunque en esa ocasión las autoridades decidieron darles los primeros dos vagones en las líneas 1, 3, 7, 8, 9 y A.

Sin embargo este apoyo hacia las mujeres se fortaleció el 4 de octubre del 2007, desde entonces el jefe de Gobierno en turno implementó la campaña "Acoso Cero", que incluyó el tercer vagón exclusivo



CUARTOSCURO

www.elsoldemexico.com.mx



Otros vagones. Escanea para conocer las historias sobre el último vagón, donde lo inimaginable ocurre

tos sin consentimiento, aprovechan cuando los vagones están saturados y sin importar la hora cometen algún delito contra las mujeres.

HOMBRES INVASORES DE VAGONES NO SON MULTADOS

Sheila Arzate García, coordinadora de la Unidad de Igualdad Sustantiva del Metro, comentó que los hombres aprovechan para invadir los vagones cuando no hay tanta afluencia de mujeres pero difícilmente lo hacen en horario pico.

Dijo que los policías sólo pueden hacer

una invitación para que los hombres se vayan a los vagones mixtos pero no pueden ser sancionados.

"Normativamente como una multa no hay como tal, en la Ley de Cultura Cívica no dice que sean exclusivos los vagones, pero sí en el reglamento de movilidad donde nos señalan que pueden invitar a los hombres a que se retiren de esas zonas", aclaró.

Pero para las mujeres que estén en cualquier vagón del Metro y que reciben alguna agresión sexual pueden dirigirse a cualquiera de los tres módulos a denunciar, estos se ubican en las estaciones Balderas, Hidalgo y Pantitlán.

Si eres mujeres y fuiste acosada mediante una mirada o te tocan en cualquier parte de tu cuerpo puedes acercarte a un policía, tienes derecho a tener acompañamiento de abogada y psicóloga.

García aceptó que de 195 estaciones, en 20 no hay señalización que es un área exclusiva para las mujeres, aunque sí existe al menos una raya amarilla para la separación.

"Queremos hacer más amigable el Metro para todas y todos, para que los hombres tengan más cuidado, iniciaremos una campaña de difusión con spot, estarán enfocados a la prevención", informó.

"Lo ideal es que en algún momento es hacer que los hombres entiendan que les va a pasar cuando acosen a las mujeres, deben aprender que tienen que respetar", platicó.

DIVISIÓN DE VAGONES ES DEFICIENTE

Julia Pérez, de defensa jurídica y organización para mujeres Vereda Themis, expuso que se han implementado políticas pero a medias y últimamente incluso esa división se ve suspendida.

"Por ejemplo en muchas estaciones había espacios de seguridad con policías donde las mujeres en un determinado momento de un abuso podían acudir de inmediato y eso se quitó en algunos sitios.

"No hay policía ni un cuerpo de seguridad que esté vigilando que esas mujeres sean para mujeres en todas las estaciones, porque no tiene sentido. Sólo por dar un ejemplo, en la estación del Metro Normal sí hay vigilantes que no permiten el ingreso de los hombres pero en la estación siguiente pueden ingresar tranquilamente", agregó.

De esta manera, comentó, esta política es ineficiente pues en una estación si dejas pasar a los hombres y a la siguiente no, lo que resulta bastante absurdo.

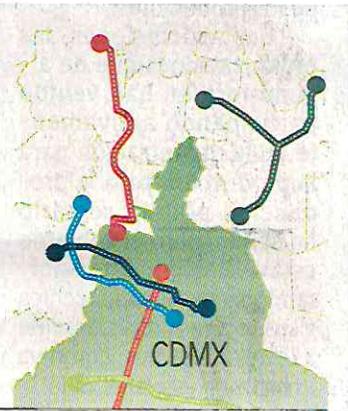
"Es una política de declaración a la que se le han dedicado algunos recursos pero ha resultado ineficaz porque son recursos mínimos y porque no hay claridad para que se mantenga esa política como deben mantenerse y aplicarse como debiera, creo que esto al final realmente no está sirviendo demasiado", manifestó.

Reiteró que los recursos son lo que menos se ponen y pareciera que el gobierno quiere que se arregle con simplemente poner el cartel de espacio para mujeres, pero "para que la cultura machista se acabe en México es necesario poner más recursos humanos y económicos".

EL METRO QUE NO FUE...

En los 50 años de historia del sistema de transporte, hay al menos seis líneas y nueve ampliaciones que nunca se hicieron, pero que pudieran duplicar a 483 kilómetros la actual red.

PRIMERA | PÁGINA 22



1 SEP 2019

Página: 1

Sección: _____

Las líneas inexistentes

STC METRO, 50 AÑOS

Un estudio hecho en 1996 proyectó seis líneas y nueve ampliaciones que conectarían al entonces DF con el Edomex

POR IONÁS LÓPEZ
jonas.lopez@gimm.com.mx

En la historia de 50 años del Sistema de Transporte Colectivo (STC) hay líneas planeadas que no se han construido, pero si existieran miles de habitantes de la Ciudad de México y sus municipios conurbados estarían mucho mejor comunicados.

Se trata de seis líneas inéditas del Metro y nueve ampliaciones a las ya existentes de las que se planteó que deberían correr por vialidades principales como Insurgentes, Eje Central, Periférico, Reforma, Revolución, San Jerónimo, Autopista México-Querétaro y Vía Gustavo Baz, entre otras.

La red del Metro tendría casi 483 kilómetros de longitud por los que se realizarían 12.7 millones de viajes diarios, contra los 226.5 kilómetros y cinco millones de viajes diarios actuales.

En 1996 el Departamento del Distrito Federal publicó el Programa Maestro de Ferrocarriles Urbanos y Suburbanos del Área Metropolitana de la Ciudad de México, en el cual también se contemplaban nueve líneas más de Tren Ligero.

Las líneas del Metro que se proyectaron pero que no se construyeron son: la Línea 10, que correría por Insurgentes desde Eulalia Guzmán hasta Loreto y Peña Pobre. La Línea 11, que iría de Santa Mónica en Tlalnepantla a Bellas Artes. La Línea 12, de Olivar del Conde a Ermita Iztapalapa, aunque ésta se construyó de Mixcoac a Tláhuac y se está ampliando hacia Observatorio.

La Línea 13, del Parque Naucalli a la Terminal Tapo. La Línea C se proyectó de Cuautitlán Izcalli a El Rosario. Y la Línea D, que correría

de Coacalco a Ojo de Agua. En cuanto a las ampliaciones de la Línea 4, la proyección fue hacia Santa Clara en Ecatepec; la Línea 5, hacia Tlalnepantla; la Línea 6, hacia Villa de Aragón; la Línea 7 hacia San Jerónimo; la Línea 8, en dos direcciones: hacia el norte a Indios Verdes y hacia el sur a Acoxta; la Línea B, hacia el Hipódromo y la Línea 9, de Tacubaya a Observatorio, que es la única que se planea ejecutar en el corto plazo.

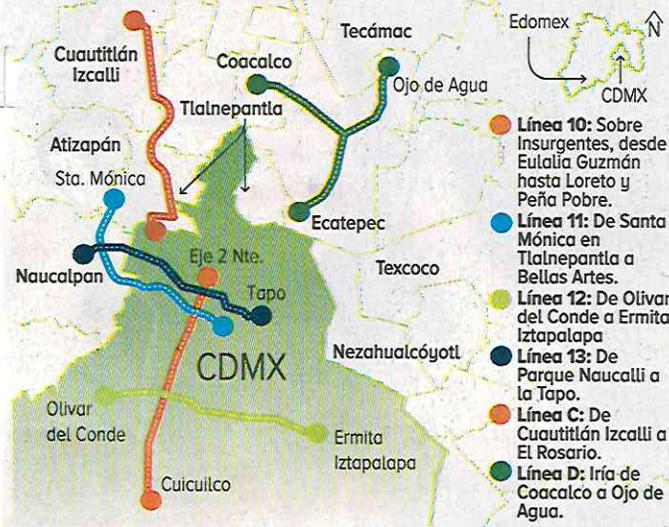
Además, las líneas del Tren Ligero, T2 de Constitución de 1917 a Chalco. Actualmente esta ruta se proyecta cubrir con trolebús elevado, T3 de Villa de Aragón a Emisora, sitio ubicado en los límites de Iztapalapa y Xochimilco, T4 de Lomas de Becerra a Ejército Constitucionalista, T5 de Pantitlán a Degollado en el municipio de La Paz, T6 de Bordo de Xochiaca al Estadio Neza 86, T7 de Atizapán a El Rosario, T8 del Estadio México 68 a Emisora, T9 de Ejército Constitucionalista a Estadio Neza 86

y T10 de Pirámides en Ecatepec a Ciudad Azteca.

“El propósito de este estudio es determinar un sistema de trenes electrificados para el año 2020 que atienda la demanda pronosticada, en forma tal que la operación durante la hora de mayor captación de ser posible no presente sobrecargas o subutilización en sus líneas; es decir, establecer un sistema equilibrado acorde con la capacidad instalada”, dice el texto.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

Las líneas que no se construyeron correrían en vialidades como Eje Central, Periférico, San Jerónimo, avenida Revolución y la autopista México-Querétaro.



483

KILÓMETROS

de longitud tendría la Red del Metro proyectada en 1996 y realizaría 12.7 millones de viajes al día



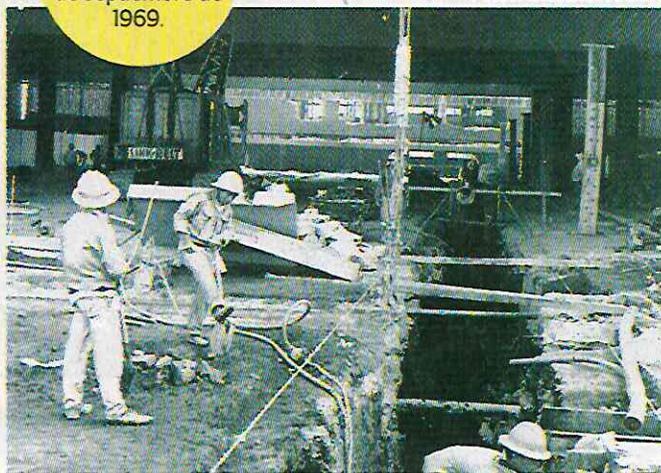
Proyección

El propósito del estudio era determinar un sistema de trenes electrificados que atendiera la demanda pronosticada para 2020.



La Línea 1 del Metro inició operaciones el 4 de septiembre de 1969.

Fotos: Excélsior/Archivo



CUMPLE 5 DÉCADAS

El Sistema de Transporte Colectivo Metro está de manteles largos. Cumple medio siglo de servir a la Ciudad de México, convirtiéndose en la vía medular de la urbe en la movilidad de sus habitantes y la red de transporte más grande, económica y rápida, aunque los usuarios acostumbran a quejarse eternamente de las condiciones en que se encuentran los trenes y estaciones. No obstante, hay esfuerzos oficiales para conservar la red y hacerla crecer, creando espacios de cultura o entretenimiento en cada rincón o pasillo, pugnando día a día por mantener orden y paz en sus instalaciones, con todo y que el vandalismo ha sido un cáncer que consume al "gusano naranja".

LA PRENSA 80 CENTAVOS
 el periódico que dice lo que otros callan
 AÑO XLII MÉRICO, D.F., JUEVES 4 DE SEPTIEMBRE DE 1960 Director General y Gerente: MARCO SANTABALLA NÚM. 61,379

UN TRANSPORTE MEJOR AL D.F.

Hoy se inaugura el Metro, obra de Díaz Ordaz

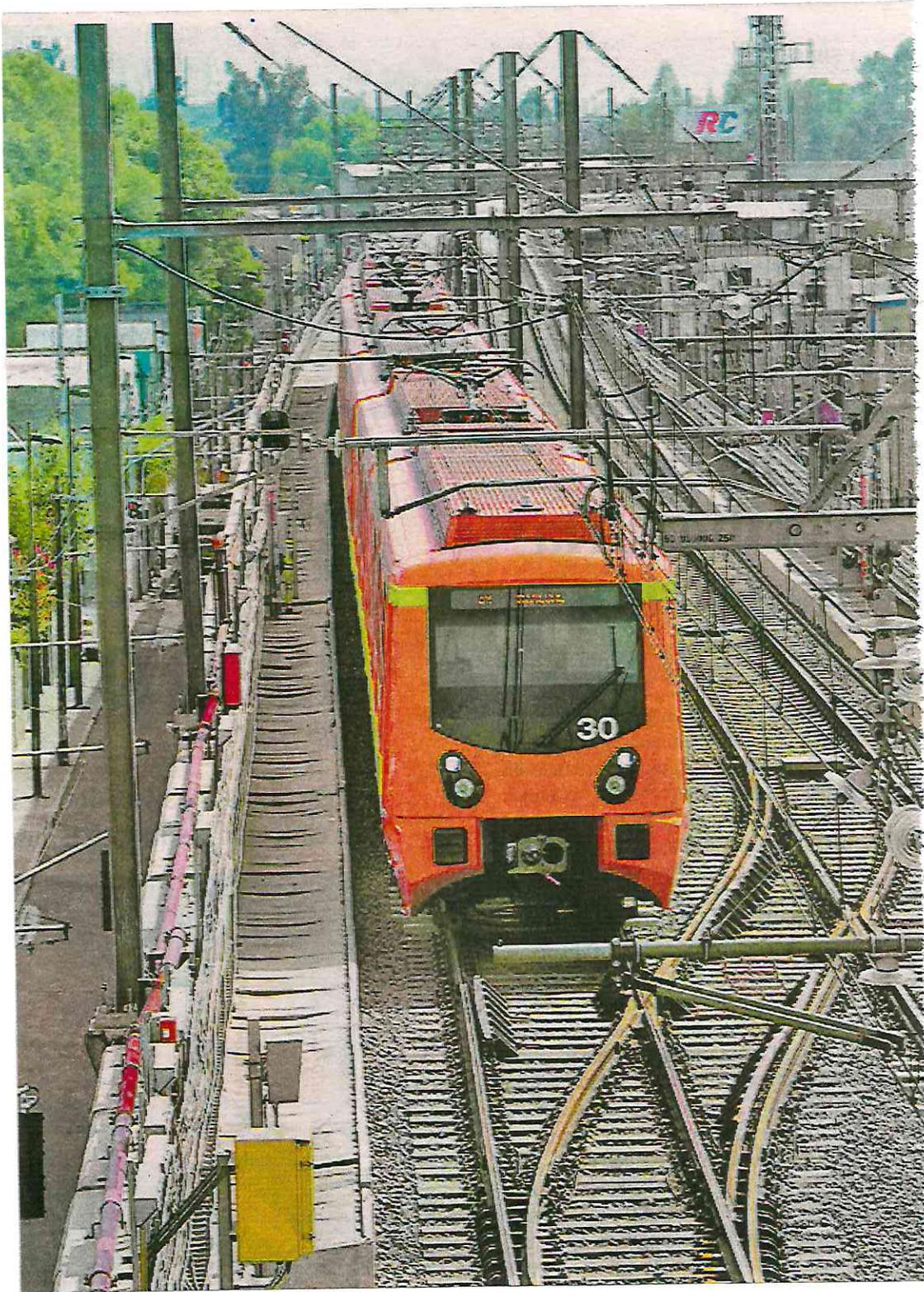
(PÁGINAS DOS Y TRES)

Hermoso y Funcional

Superior a varios de los Métros de diversos países por su concepción arquitectónica y funcionalidad, el del Distrito Federal resuelve, además, el grave problema de contaminación que por muchos años ha dado muchos dolores de cabeza a los autoridades. En sólo 20 minutos una persona, a bordo del Metro, puede cruzar una distancia que antes le representaba más de 50 minutos en modos autobuses. La construcción del Sistema de Transporte Colectivo dio, además, la oportunidad de hacer más tranquilas muchas avenidas, como la de esta foto —la Estación Inaugural— sobre la que se hizo alarde de la fiesta y conmovimientos sobre vialidad. Información en la página dos y tres. Fotografía de Francisco Piaco.

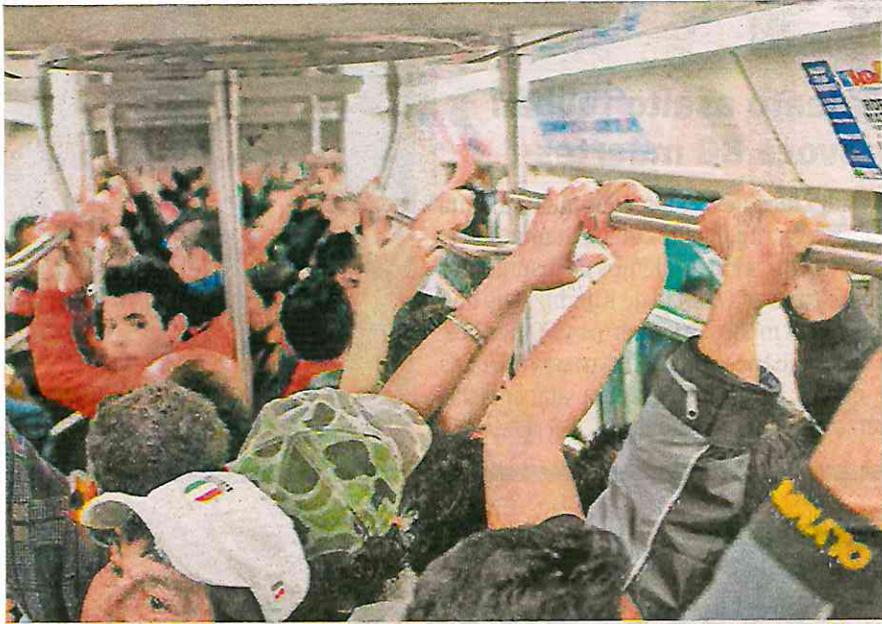


FOTOS:
 IGNACIO HUITZIL
 LUIS A BARRERA
 ROGELIO TINOCO



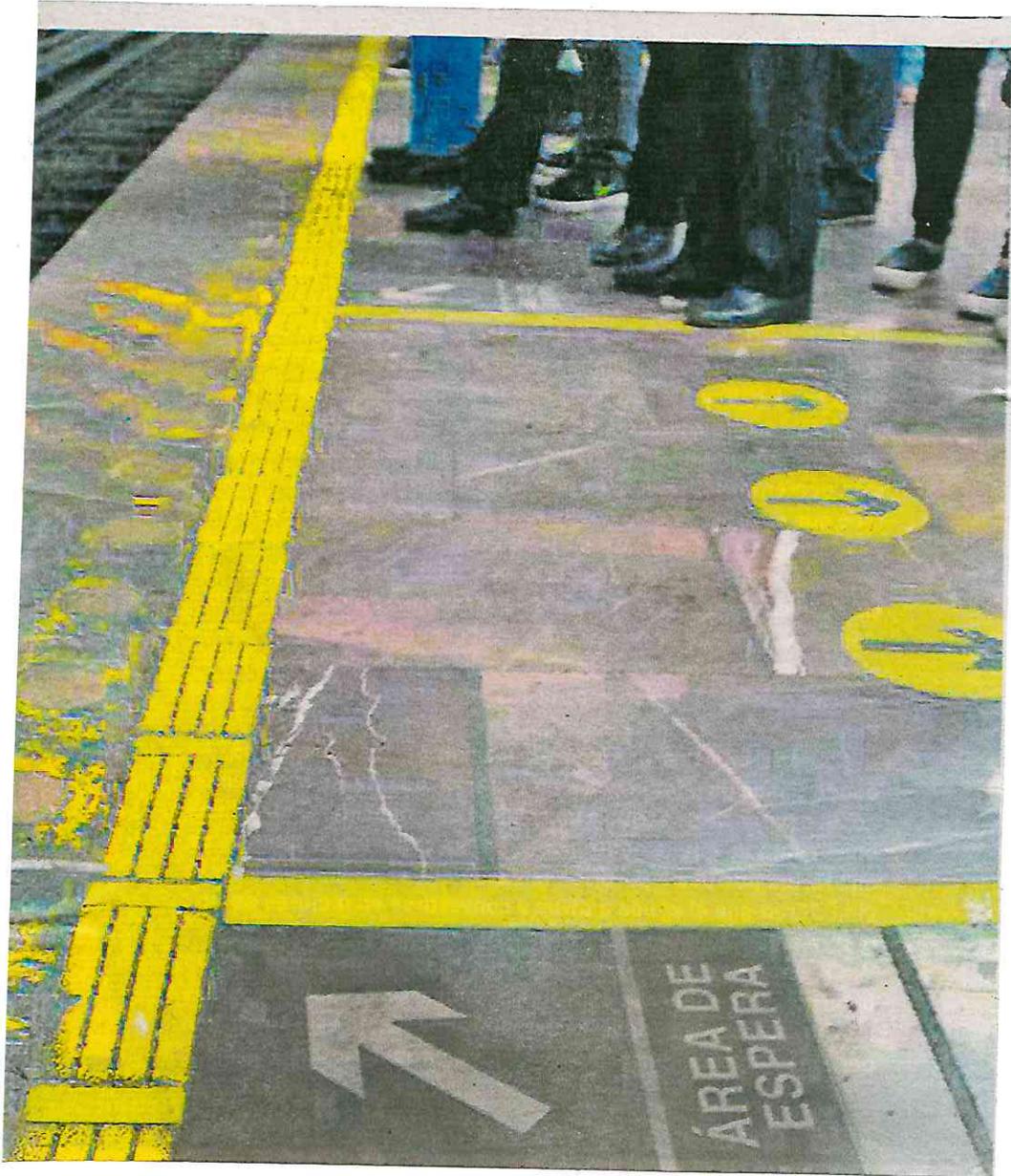
1 SEP 2019

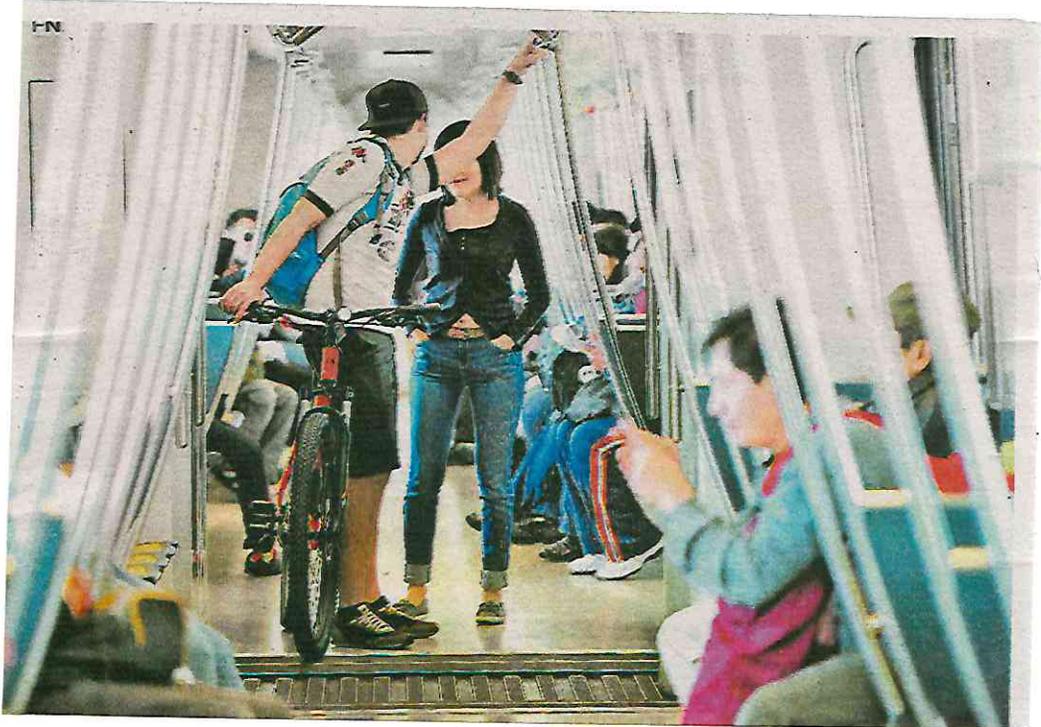
Página: 29 Sección: Especial











1 SEP 2019

Página: 29 Sección: Especial

Facilitan pictogramas el viaje subterráneo

DALILA SARABIA

En el Metro, los usuarios se orientan por nombre de la estación, el color o el “dibujo”. Es un lenguaje compartido.

Así como en la arquitectura, el diseño y la iconografía de la red del Sistema de Transporte Colectivo (STC) marcó un antes y un después.

Los pictogramas son obra del diseñador gráfico estadounidense Lance Wyman y permiten que los usuarios se desplacen por los andenes sin confusiones.

“Se diseñó pensando en el analfabetismo que era muy alto en aquel entonces.

“Ponían el texto en un segundo plano y el gráfico era perfectamente funcional”, subrayó Omar García Martínez, profesor de Artes Visuales en la UNAM.

Los requerimientos que solicitó el STC eran dos.

El nombre y logo de la estación debían tener referencia inmediata al lugar. Podría ser un lugar histórico, un barrio o personajes ilustres.

Además, el nombre debía ser de una sola palabra en concordancia con el pictograma e independiente de su mismo nombre para que las personas que no supieran leer se ubicaran con facilidad.

Por ejemplo, la estación Candelaria fue nombrada así en alusión a la isla -ubicada en las inmediaciones del Barrio de la Candelaria- que era hogar de parvadas de patos migrantes, pero el pictograma que le corresponde no tiene qué ver con el nombre concreto del lugar.

Wyman, quien también se encargó de la identidad



■ Lance Wyman (derecha) diseñó la letra M naranja del Metro.

de las Olimpiadas de México 1968, trabajó de la mano con los diseñadores mexicanos Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo.

“Retoma de una manera impresionantemente afin toda la cromática y la gráfica mexicana prehispánica y lo-

gra convertirla en algo súper moderno, innovador, propositivo y cabalmente funcional”, resaltó el profesor.

Wyman le dio identidad a las tres primeras líneas del STC y en el resto se ha buscado seguir lo lineamientos que planteó para el Metro.

Para entenderse mejor	
El diseñador Lance Wyman creó un lenguaje para usuarios del Metro, que niños y extranjeros pueden comprender.	
CHAPULTEPEC	ZARAGOZA
<p>La silueta de la estación representa un chapulín.</p> 	<p>Representa la figura del General Ignacio Zaragoza a caballo.</p> 
PINO SUÁREZ	TASQUEÑA
<p>El ícono de la estación representa la pirámide de Ehécatl (Dios del Viento).</p> 	<p>Es la silueta de la Luna, por una panadería en la zona, según vecinos.</p> 
TLATELOLCO	HOSPITAL GENERAL
<p>Es la fachada del edificio principal del conjunto urbano en esa colonia.</p> 	<p>Representa el símbolo internacional de la Cruz Roja.</p> 

Facilitan pictogramas el viaje subterráneo

DALILA SARABIA

En el Metro, los usuarios se orientan por nombre de la estación, el color o el "dibujo". Es un lenguaje compartido.

Así como en la arquitectura, el diseño y la iconografía de la red del Sistema de Transporte Colectivo (STC) marcó un antes y un después.

Los pictogramas son obra del diseñador gráfico estadounidense Lance Wyman y permiten que los usuarios se desplacen por los andenes sin confusiones.

"Se diseñó pensando en el analfabetismo que era muy alto en aquel entonces.

"Ponían el texto en un segundo plano y el gráfico era perfectamente funcional", subrayó Omar García Martínez, profesor de Artes Visuales en la UNAM.

Los requerimientos que solicitó el STC eran dos.

El nombre y logo de la estación debía tener referencia inmediata al lugar. Podría ser un lugar histórico, un barrio o personajes ilustres.

Además, el nombre debía ser de una sola palabra en concordancia con el pictograma e independiente de su mismo nombre para que las personas que no supieran leer se ubicaran con facilidad.

Por ejemplo, la estación Candelaria fue nombrada así en alusión a la isla -ubicada en las inmediaciones del Barrio de la Candelaria- que era hogar de parvadas de patos migrantes, pero el pictograma que le corresponde no tiene qué ver con el nombre concreto del lugar.

Wyman, quien también se encargó de la identidad de las Olimpiadas de México 1968, trabajó de la mano con los diseñadores mexicanos Arturo Quiñónez y Francisco Gallardo.

"Retoma de una manera impresionantemente afin toda la cromática y la gráfica mexicana prehispánica y logra convertirla en algo súper moderno, innovador, propositivo y cabalmente funcional", resaltó el profesor.

Wyman le dio identidad a las tres primeras líneas del STC y en el resto se ha buscado seguir los lineamientos que planteó para el Metro.



■ Lance Wyman (derecha) diseñó la letra M naranja del Metro.

Para entenderse más fácil

El diseñador Lance Wyman creó un lenguaje para usuarios del Metro, que niños y extranjeros pueden comprender.

CHAPULTEPEC

■ La silueta de la estación representa un chapulín.



PINO SUÁREZ

■ El ícono de la estación representa la pirámide de Ehécatl (Dios del Viento).



TLATELOLCO

■ Es la fachada del edificio principal del conjunto urbano en esa colonia.



ZARAGOZA

■ Representa la figura del General Ignacio Zaragoza a caballo.



TASQUEÑA

■ Es la silueta de la Luna, por una panadería en la zona, según vecinos.



HOSPITAL GENERAL

■ Representa el símbolo internacional de la Cruz Roja.



LANCE WYMAN

EL DISEÑO QUE SE ADELANTÓ A SU ÉPOCA

MALENY NAVARRO Y MITZI HERNÁNDEZ
TRADUCCIÓN BERENICE GILES

Todo aquel que sube al Metro sin conocer ni una pizca de la ciudad subterránea coincide en un sentido: basta con memorizar la ruta con iconos para viajar en él. Y no es que se trate de una gran ciencia pues si quiere viajar de la estación plasmada con un penacho para terminar su viaje en la silueta del Caudillo del Sur, deberá seguir los colores y diseños sin siquiera saber español -o conocer la historia de México-.

El sistema de iconos nació de los trazos del diseñador estadounidense Lance Wyman, quien reveló en entrevista para la *Organización Editorial Mexicana* cómo fue trabajar hace 50 años este arte que, considera, fue pionero y lanza para el resto de los sistemas de transporte mundial.

Trabajaste con México durante mucho tiempo, sobre todo con logos ¿Cómo fue que participaste en estos proyectos?

Empecé con los Juegos Olímpicos, no tengo la cuenta específica, fueron muchos programas con los he trabajado. Lo del Metro vino después de las Olimpiadas, yo hice los diseños para las primeras tres líneas 1, 2 y 3, para las estaciones de éstas.

¿Por qué elegiste el color rosa para la primera línea del Metro?

Creo que cuando estaba haciendo los gráficos para las olimpiadas, teníamos muchos colores, los colores de las banderas de cada país, de por sí las olimpiadas por sí solas son muy coloridas. Y pensé que la próxima vez que usaría el color rosa o magenta debía ser cuando estuviera en México, este color tiene una relación muy fuerte con este país, así que creo que viene de la experiencia que tuve con los Juegos Olímpicos. Una vez que lo planteé me di cuenta que ninguna otra red de Metro en el mundo había hecho esto. Parecía una buena idea.

¿Tienes algún logo favorito de todos los que creaste?

Existen muchos, pero tengo que decir que uno de los últimos logos que hice fue cuando estuve en un programa que rescataba perros en los túneles y los cuidaban para después ponerlos en adopción, y entonces tomé a uno de esos perros y lo transformé en una imagen de un perro para el programa de perros del Metro y en realidad me gusta ese, porque va de un



caos tan grande como el Sistema de Transporte representado por un logo y luego tomas ese mismo logo y representas algo tan sensible y tan simple o pequeño como el rescatar a perros de los túneles. Creo que fue una muy agradable experiencia el tener la oportunidad de hacer ese tipo de expresiones.

¿Cómo te sientes después de 50 años de este gran logro?

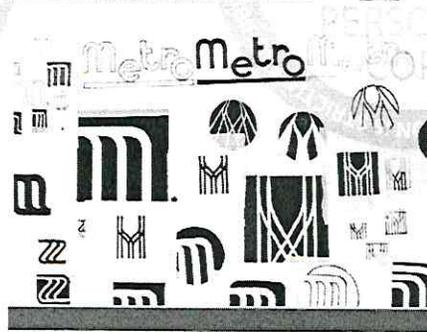
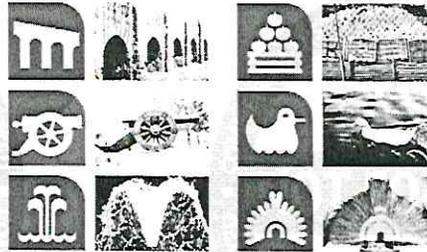
Creo que no ha cambiado mucho en realidad, en el sentido de que la geometría no lo ha hecho, la geometría comunica una idea, y creo que la geometría del Metro sigue vigente después de 50 años, los gráficos siguen sirviendo igual que cuando empezó todo, tomaron el mismo sistema y lo aplicaron.

Creo que la oportunidad de trabajar para un acercamiento más moderno que fue el de la Línea 7 del Metrobús y luego con el Programa de Movilidad, pero todo parece encajar, tiene una base en la geometría de los dibujos, las mismas características con las que empezamos en el Metro, en realidad no se ha hecho viejo, o sea, podemos suponer que el Metro se hizo ayer y no cambiaría nada.

Y no quiero hablar de 50 años en el futuro, pero sí el Metro se vuelve más popular y es usado por más usuarios y crece, la gente seguirá identificándolo de la misma manera con los iconos de cada estación. Y esto es algo de lo que estoy orgulloso, porque es algo propio del sistema del Metro mexicano, puedes ver los mapas del Metro alrededor del mundo y el de México es algo único de tal forma que parece que es México, pertenece a México, están orgulloso de él, y la gente lo usa y lo disfruta.

¿Qué opinas con la gente que toma tus logos para crear sus propios diseños de protestas, memes u otro tipo de arte urbano?

Eso ya sería un tema aparte, un tema hasta político, todo es comunicación visual. Recuerdo haber empezado con los



Lance Wyman fue también el creador del imagotipo de los Juegos Olímpicos 1968

Olimpícos cuando empecé a ver imágenes del logo de las Olimpiadas en la calle y estaban siendo utilizados por los estudiantes, fue una experiencia muy confusa para mí pues no estaba en desacuerdo con estudiantes pero tampoco quería ver que los Olímpicos fueran dañados, entonces estás entre ver qué hacer y actuar. Creo que estaba cómodo con el hecho de que existía una comunicación, al final de todo era una parte de México y fue usada así, era mi trabajo ahí y no lo podía hacer mejor, se había convertido en parte del lugar y en una representación, en ese sentido fue una experiencia positiva.

¿Tienes algunos secretos que nos puedas compartir del Metro?

Puedo hablar de nuevo sobre la primera línea y hacer los iconos, creo que el primer secreto fue lo difícil de obtener el color magenta o rosa para la línea, sobre todo porque era muy importante para el programa de los Juegos Olímpicos, y el rosa se podía entender como un color femenino. Y ¿sabes? en otros sistemas de Metro siempre hubo afirmación más fuerte o masculina, y poner un color magenta era como "no es lo que piensas, esto es lo

que representa México con un sistema grande, fuerte y masculino", creo que era algo maravilloso, algo único en el mundo, algo hecho por primera vez pero no fue fácil.

Y otra cosa que no fue sencilla fue la idea de desarrollar iconos para todas las estaciones, porque en esos tiempos los iconos eran usados, por ejemplo para los juegos olímpicos, o para señalamientos internacionales como "restaurantes" o "baños" en aeropuertos y en lugares públicos. Hasta la fecha la gente dice "es muy agradable cómo usan iconos para identificar las estaciones de Metro en México, ayuda a la gente analfabeta, pero no fue diseñada para la gente analfabeta, fue diseñada para gente que no necesariamente habla español, no tienes que ser analfabeta para no hablar chino o entender como está escrito el chino; y ayuda a todos. Al principio no fue fácil -cuando el sistema empezó- pero lo logramos.

Otra cosa ha sido la evolución de los símbolos. Las computadoras de Apple usan iconos para navegar en sus sistemas de computadoras, y ahora todos usamos iconos en los iPhones y celulares, pero me encanta mostrar los iconos que hicimos para los olímpicos y el programa de cultura en el Metro y compararlo con una computadora de Apple ¡Parecen lo mismo!

Estábamos adelantados para la época y no solo era para analfabetas sino para el público en general, quizá no lo habíamos notado, cuando usábamos iconos y ahora son usados por todos. Le doy a México el crédito por hacer eso, podría hablar de mi experiencia trabajando en los Olímpicos pero no, es un trabajo de más de una persona, lo que hacía tenía que ser aprobado por Bernardo Quintana (ingeniero), Ángel Borja (arquitecto) y toda la gente que estaba encargada del programa, y en conjunto lo hicimos aunque no hayamos tenido mucho tiempo para hacerlo, teníamos como un año para hacer todos los gráficos. Y en mi cabeza sé que ese ha sido uno de los trabajos más importantes de toda mi carrera.

¿Estos iconos seguirán vigentes en un futuro?

No creo que exista una razón por la cual deberían dejar de hacerlo, estoy trabajando ahora con los iconos de un nuevo sistema, el Cablebús y las estaciones también tendrán iconos. Los iconos sirven en el Metro, sirven en el Metrobús, etc. Es un sistema muy útil para todos. Cuando lleguen esos programas de Cablebús habrá tours y querrán ir por la hermosa vista de la Ciudad de México, por ahora es para la gente que habita ahí, pero con el tiempo abrirá el camino para más gente que tenga acceso para ver la ciudad y claro entenderla a través de los iconos y los sistemas de comunicación. Entonces todo esto seguirá, se pueden seguir haciendo cosas que funcionen a este nivel de comunicación y estoy feliz con ellos.



• **ASCENSO.** Nadia atendía una taquilla, luego fue conductora, y hoy es directora del Cendi del Metro.

#50ANIVERSARIODELSTC

MEXICANAS, PIONERAS EN EL METRO

POR MOISÉS ROSAS

PAIS@HERALDODEMEXICO.COM.MX

Nadia Tapia ingresó a trabajar en el Metro en 1981 como taquillera cuando tenía 20 años. Seis meses después llegó su gran oportunidad: ser conductora.

Para ello, atravesó un complejo proceso.

**NADIA TAPIA Y OTRAS 12
MUJERES FUERON LAS PRIMERAS
CONDUCTORAS EN EL MUNDO**

Una convocatoria abierta invitaba a los trabajadores a inscribirse para formar parte del proceso de selección de nuevos conductores. Las autoridades en ese momento jamás imaginaron que el llamado encontrara eco entre las mujeres.

Tras una exhaustiva revisión normativa, el sistema de transporte verificó que no había ningún impedimento para que las mujeres participaran, así que al menos 50 jóvenes se inscribieron, enfrentando estrictos exámenes médicos y psicométricos.

Fueron preseleccionadas 13 mujeres. Ese primer grupo se conformó en otro mixto: ocho hombres y 13 mujeres. Pero el sacrificio no terminaría ahí.

Ya en el curso, la expectativa hacia ellas no era la mejor. Los exámenes eran cada vez más difíciles y se llevaban a cabo en un amplio auditorio.

Hicieron lo suyo y sacaron calificaciones que ni los conductores habían alcanzado. Para ellas fue un reto, pues tenían que ganarse el lugar que desde el principio se les negó, incluso, su nombramiento se retrasó porque las autoridades mostraron reticencias para firmarlo.

CASI LA MITAD

• El 48 por ciento de trabajadoras del Metro son mujeres.

• En 1982, significaban solamente 20 por ciento de la planta laboral.

• Natalia aprendió a conducir un Metro antes que un automóvil.

50

MUJERES INSCRITAS EN LA PRIMERA CONVOCATORIA DEL METRO.

Cuando finalmente obtuvieron el puesto, la resistencia las acompañó como su propia sombra, misma que fue desapareciendo con el paso del tiempo.

“Durante mi primer recorrido de Taxqueña a General Anaya, estaba muy concentrada, tanto que casi olvidaba el cambio de llave para abrir las puertas (...) al llegar había muchos usuarios que me veían sorprendidos, no sabía qué impacto estaba causando en ellos, mi compromiso era no olvidar nada de lo que aprendí”, recordó Nadia.

En su familia, su madre y hermanos estaban muy contentos por esa nueva oportunidad de trabajo y por el esfuerzo que significó conseguirlo, pero su padre no, él pensaba que trabajar no era adecuado para la mujer.

Los periódicos de la época no destacaban la llegada de mujeres al sistema colectivo, por el contrario, hablaban de la primera conductora francesa, un hecho que no era del todo cierto, pues apenas iniciaban su capacitación cuando en México ya operaban.

Hoy Nadia Tapia es la titular del Cendi del Metro y durante su trayectoria laboral pudo encabezar puestos dentro del STC, como la primera jefa de estación e inspectora jefa de estación. 🌟



ADVERSIDAD

Cuando llegamos a ser finalmente conductoras, teníamos el rechazo, sobre todo, de la máxima autoridad de transporte.”

NADIA TAPIA
TRABAJADORA DEL METRO



VE EL VIDEO DE LA CONDUCTORA DEL METRO EN:

HERALDODE MEXICO.COM.MX

Próxima estación: 50 años del STC

DALILA SARABIA

A toda hora, Dinorah Fernández Cacho acompaña a usuarios del Metro.

“Me convertí en la voz institucional del Metro por casualidad”, cuenta.

Lleva 19 años trabajando en el Metro y hace una década, cuando fue necesario darle voz al Sistema de Transporte Colectivo (STC), fue su oportunidad.

Ella es quien, siempre con tono amable, recuerda a los usuarios que no deben rebasar la línea amarilla, obstruir el cierre de puertas, y cuál es la siguiente estación para anticipar el descenso.

“Es una labor muy importante porque muchas veces (los usuarios) van distraídos con el teléfono y de repente, ‘oh, me tenía que bajar aquí’. Entonces, escuchando a dónde vas es más fácil el viaje y no te pasas”, agrega.

Debe ser amable y empática, pues la dinámica de la Ciudad es tan compleja que los usuarios no esperan que, además, el Metro los regañe.

Por la responsabilidad de su labor, Dinorah se actualiza a fin de hacer más confortables los viajes en los trenes.

Cuando dio voz a los trayectos de la Línea 12, recuerda, lo hizo como recitando.

Ahora, en los nuevos trenes que circulan en la Línea 1 buscó ser más natural.

Graba en las mismas instalaciones del STC y, en cada ocasión, se imagina que ella está haciendo el recorrido.

A 50 años de la inauguración del STC, la voz institucional recuerda a los usuarios que todos los mensajes que emite el Metro son por su seguridad y para garantizar un viaje sin contratiempos.

“Los usuarios necesitarían saber que manejar el Metro no es fácil, y no me refiero a los conductores, sino en todos los aspectos y que también como usuarios tienen la obligación de respetar las instalaciones.

“El Metro es de todos y no queremos que tomen a mal los mensajes que les damos y las prohibiciones, porque es por su seguridad, que nos importa mucho”, subraya.



■ La locutora cuenta cómo se volvió la voz institucional.

Próxima estación: 50 años del STC

DALILA SARABIA

A toda hora, Dinorah Fernández Ca-
cho acompaña a usuarios del Metro.

“Me convertí en la voz institucio-
nal del Metro por casualidad”, cuenta.

Lleva 19 años en el Metro y hace
una década, cuando fue necesario
darle voz al STC, fue su oportunidad.

Ella es quien, siempre con tono
amable, recuerda a los usuarios que
no deben rebasar la línea amarilla o

que no obstruyan el cierre de puertas,
y avisa cuál es la siguiente estación.

“Es una labor muy importante por-
que muchas veces (los usuarios) van
distruidos con el teléfono y de repente,
‘oh, me tenía que bajar aquí’. Entonces,
escuchando a dónde vas es más fácil
el viaje y no te pasas”, agrega.

Debe ser amable y empática,
pues la dinámica de la Ciudad es tan
compleja que los usuarios no espe-
ran que, además, el Metro los regañe.



Victor Zubieta

■ Dinorah dice que fue una
casualidad ser la voz del Metro.

Por la responsabilidad de su labor,
Dinorah se actualiza a fin de hacer más
confortable los viajes en los trenes.

Cuando dio voz a los trayectos
de la Línea 12, recuerda, lo hizo como
recitando. Ahora, en los nuevos trenes
de la Línea 1 buscó ser más natural.

A 50 años de la inauguración del
STC, la voz institucional recuerda a los
usuarios que todos los mensajes que
emite el Metro son por su seguridad y
a fin de garantizar un viaje tranquilo.

Examinarán Edomex, CDMX e Hidalgo estrategia financiera

Carece de recursos el plan metropolitano

Destina Federación dinero a Metrópoli de Guadalajara; hay un sólo fondo

IVÁN SOSA

Nuevas agencias públicas serán creadas para resolver la ausencia de coordinación metropolitana; sin embargo, los fondos requeridos para instrumentar los proyectos conjuntos de movilidad, seguridad y ambiente carecerán de recursos económicos, plantea la Exposición de Motivos de la Iniciativa de Ley de Desarrollo Metropolitano del Valle de México.

“El Fondo Metropolitano inició operaciones en 2006 con la asignación de recur-

sos, al analizar el comportamiento de 2008 al 2016 se aprecian incrementos constantes en el monto asignado; sin embargo, en 2017 sufrió una reducción de 69 por ciento, es decir, se perdieron siete de cada diez pesos para financiamiento”, anota la explicación que acompaña a la iniciativa entregada al Congreso de la Ciudad de México.

En 2015, el Fondo Metropolitano llegó a ejercer en la Ciudad de México mil 905 millones de pesos, en 2016 la aportación federal disminuyó a mil 294 millones, y en 2017 fueron asignados mil 200 millones, pero sólo se ejercieron 512 millones.

Asimismo, en 2018 fueron utilizados 808 millones de pesos, de los cuales, 49 mi-

llones estaban previstos para el Corredor Cero Emisiones sobre el Eje 8 Sur, de Popocatepetl a Ermita, en donde fueron colocados tapetes viales para la circulación de autobuses eléctricos, sin que se adquirieran.

No obstante, para 2019, además de la desaparición del Fondo de Capitalidad, a la Ciudad de México esta vez no se le han asignado recursos del Fondo Metropolitano.

Ante el Consejo de Desarrollo Metropolitano, el 27 de marzo pasado, la Capital planteó un sólo proyecto, por mil millones de pesos, para equipar con el sistema de pilotaje automático digital a la Línea B del Metro, que va de Buenavista a Ciudad Azteca.

Ante la virtual desapa-

rición del Fondo Metropolitano para la Capital, la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, explicó que fue decisión federal.

“Está operando, se hizo un sólo Fondo Metropolitano, así lo decidió la Cámara de Diputados, que es quien define el Presupuesto de Egresos, en este año la mayor parte se fue para la zona metropolitana de Guadalajara, para terminar el Metro, así lo decidieron los propios diputados”.

Sin embargo, ante la falta de recursos, la Mandataria local expuso que con la Ley de Desarrollo Metropolitano podrá haber otras fuentes de financiamiento.

“Es muy relevante el tema de la iniciativa de ley, porque ya no es sólo un asunto de voluntad política, sino que ya es una obligación de ley coordinarnos, con nuevas acciones que nos permitan mayor trabajo metropolitano”, apuntó Sheinbaum.

ENTREVISTA CON PAVEL SOSA

Habrá reorganización en los Cetram: conservan concesión 5 empresas

Proyectos se ajustarán a nuevos esquemas del gobierno

ROCÍO GONZÁLEZ ALVARADO

El director del Órgano Regulador del Transporte de la Ciudad de México, Pavel Sosa Martínez, informó que se mantendrán cinco de las siete concesiones de los Centros de Transferencia Modal (Cetrams) otorgadas en la anterior administración, pero las empresas beneficiadas deberán ajustar sus proyectos a más tardar en septiembre con las nuevas políticas de desarrollo urbano y movilidad.

Al ser entrevistado, el funcionario detalló a *La Jornada* que todas las concesiones tenían como fin principal el "negocio inmobiliario", con centros comerciales, hoteles, oficinas y departamentos de gran magnitud, y no el de mejorar la movilidad en la ciudad, pues dentro del paquete se dejó fuera a paraderos como Indios Verdes y Pantitlán que concentran 60 por ciento de los 5.5 millones de personas que diariamente los ocupan.

Los siete Cetrams cedidos a la iniciativa privada para su uso, aprovechamiento y explotación por 40 años son: Chapultepec, Constitución de 1917, Tasqueña, Zaragoza, San Lázaro, Observatorio y Martín Carrera, y se entablaron pláticas desde el comienzo de la actual ad-

ministración con sus concesionarios para llegar a un acuerdo antes de promover juicios de lesividad.

Como parte de ese diálogo, Sosa dijo que ya revocó la concesión en el Cetram Constitución de 1917 y se redujo en 60 por ciento la superficie de construcción del desarrollo inmobiliario del de San Lázaro.

El único concesionario que se ha negado a aceptar las nuevas condiciones del gobierno capitalino es el consorcio Desarrollo Urbanístico Chapultepec, formado por las empresas españolas Andina Proyectos Inmobiliarios y Espacia Avante (Inveravante), al que se le otorgó la intervención del paradero, por lo que su caso es analizado por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales.

Aseguró que con el resto de los concesionarios están en mesas de trabajo en la reingeniería de sus proyectos, los cuales deberán presentar antes de que concluya septiembre. "Tenemos la obligación de hacer un corte en este mes porque estamos en la confección del presupuesto para el próximo año y necesitamos saber adónde dirigir los recursos".

Consideró que el rediseño más complicado es el del Cetram Observatorio, porque hay problemas con el trazo y el tipo de suelo. "Ahí

va a llegar el Tren Interurbano México-Toluca y la línea 12 del Metro, y antes de llegar hay una zona para evitar inundaciones; ahí quieren meter una columna, para no tener problemas estructurales, pero aún no está resuelto", comentó.

"Estamos esperando una reunión con todos los interesados para definir si continua y con qué alcances. Queremos que siga, porque al final es un proyecto que integra varios modos de transporte".

En la Ciudad de México existen 51 Cetrams de los cuales 41 están en funcionamiento y diariamente ingresan a ellos 45 mil vehículos que atienden a 5.5 millones de personas, 60 por ciento de las cuales provienen de 125 municipios del estado de México.

Del total de usuarios la mayor demanda se concentra en los de Indios Verdes y Pantitlán, por lo que este año empezaron los proyectos para modernizarlos, que incluye el reordenamiento del comercio en la vía pública. "Resolviendo la movilidad en esos dos ya nos podemos ir tranquilos".

▼ Para septiembre las empresas deben presentar los nuevos proyectos, afirmó el funcionario. Foto Cristina Rodríguez