
Menciones a la Titular

EL MANUBRIO

**HÉCTOR
ZAMARRÓN**

hector.zamarron@milenio.com
Twitter: @hzamarron



Metro: el riesgo de un nuevo choque

En Salto del Agua se ubica el Puesto Central de Control del Metro, desde donde se vigilan los recorridos de las 12 líneas que cruzan la Ciudad de México. Un regulador supervisa durante unas cinco horas el tablero de posiciones de cada línea y desde el puesto de mando ordena al conductor qué hacer en caso de un incidente.

Es un puesto delicado, donde se trabaja bajo presión extrema. Los responsables deben saber si se requiere cortar la corriente, frenar la marcha, desalojar el convoy, operar el pilotaje manual, retroceder o avanzar hasta la siguiente estación.

La reguladora que estaba a cargo de la Línea 1 la noche del 10 de marzo falló y dio órdenes erróneas al conductor del tren que se encontraba estacionado en Tacubaya y que terminó por deslizarse, a más de 50 km en reversa, hasta que impactó otro convoy estacionado en Observatorio; un pasajero murió. También falló el conductor.

La conclusión del peritaje presentado por la Fiscalía capitalina señala que el choque se debió a "omisiones de operación, incurridas por el conductor y la reguladora en los procedimientos de seguridad correspondientes... el conductor estaba obligado a aplicar el frenado del convoy, mediante la maniobra de estacionamiento de emergencia en rampa".

El perfil de regulador solía ser de ingeniero, ya

Si la capacitación no se resuelve, el riesgo de un nuevo choque está latente

no más. Desde que el sindicato que dirige Manuel Espino se hizo cargo de la capacitación, llegan reguladores a quienes les aseguran que su trabajo será solo el de "apretar botones", así lo advierte un grupo de experimentados reguladores, que expresan su tristeza por lo ocurrido.

No es la primera vez que se desliza un tren, señalan, pero mientras tenga corriente y compresión sus elementos de seguridad

permiten evitar riesgos.

Tanto la reguladora como el operador recibieron cursos de capacitación en el Icade, pero no les sirvieron para evitar el choque.

A pesar de que este gobierno ha invertido como pocos en el mantenimiento del Metro, dejó intactas esas estructuras que han permitido el deterioro de la operación. La falta de mantenimiento, cuentan los trabajadores, produce retrasos, pero los sistemas de seguridad protegen, excepto cuando hay falta de capacitación o cuando ésta no es adecuada.

En el 50 aniversario del sistema de transporte más conocido y popular de la Ciudad de México, la Jefa de Gobierno Claudia Sheinbaum anunció que se destinarán alrededor de 40 mil millones de pesos para su renovación, poco más que el costo de una línea nueva.

Sin embargo, falta por revisar la capacitación de los reguladores, jefes de estación, inspectores y conductores que con frecuencia incurren en franqueamientos —como se le conoce a no respetar la señal de semáforo en la estación—. De 2014 a la fecha han ocurrido más de 500 franqueamientos; tan solo en 2018 hubo 69 y en nueve de ellos, con daños de consideración.

Si la capacitación no se resuelve, el riesgo de un nuevo choque está latente. Ahí hay un flanco a revisar por parte del equipo de la directora del Metro, Florencia Serranía, para bien de los millones de pasajeros que todos los días suben a sus trenes. ■

MÁS CAPACITACIÓN

Luego de que los peritajes de la Fiscalía de Justicia capitalina y la empresa alemana TÜV Rheinland coincidieran en que errores humanos provocaron el choque del pasado 10 de marzo en Tacubaya, ayer el Gobierno de la Ciudad de México informó que habrá especial cuidado en las capacitaciones.

En videoconferencia de prensa, la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, sostuvo que habrá especial énfasis en el adiestramiento al personal de reciente ingreso.

“La directora del Metro,

desde que entró, pero ahora lo va a intensificar más, está haciendo una labor muy importante sobre todo en los operadores responsables de cada estación y reguladores que sobre todo tienen menos tiempo en el STC Metro; ya está el proceso de capacitación resultado de este peritaje que se hizo y ya hay un trabajo importante”, dijo la jefa de Gobierno.

Se analizaron cajas negras, comunicaciones vía radio y telefonía fija, videos y también documentos técnicos, agregó.

— Atalo Mata



Foto: Especial

Aspectos de la colisión que se registró alrededor de las 23:30 horas del pasado 10 de marzo, la cual dejó un muerto.

SINDICATO DEFIENDE A UN CONDUCTOR Y UNA REGULADORA

Rechazan el peritaje de choque en el Metro

Caso Tacubaya. Fernando Espino, líder de los trabajadores del STC criticó el dictamen de la Fiscalía local sobre una falla humana

KARINA AGUILAR

Como una "completa irresponsabilidad" calificó el líder del Sindicato de los Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, Fernando Espino, el dictamen de la Fiscalía General de Justicia (FGJ) local en torno a que el choque de dos trenes en la estación Tacubaya, el 10 de marzo pasado, se debió a una falla humana.

En el incidente, un usuario murió prensado entre los trenes y decenas más sufrieron lesiones; además, tres estaciones de la Línea 1 estuvieron cerradas durante siete días, mientras se realizaba el retiro de los trenes y la reparación de las vías, afectando a 60 mil personas diarias.

En una entrevista con 24 HORAS aseguró que "sorprende la actitud de la Fiscalía, que se quiera dejar por concluido una falla de esta naturaleza sin entrar a fondo y sin haber llamado a comparecer a los involucrados", contra los cuales, según dio a entender la Fiscalía, se ejercerá acción penal contra un conductor y una reguladora.

Informó que, como Sindicato, ya giraron un oficio a la FGJ, con la finalidad de que les amplíen el plazo para que los dos trabajadores imputados (el conductor del convoy 33 y una reguladora del Puesto Central de Control) acudan ante el Ministerio Público a declarar: "Ni siquiera los han citado a declarar y ya los están juzgando", fustigó.

Ante ello, señaló que el dictamen de la Fiscalía es "muy adelantado y es grave que en un incidente de esta naturaleza se adelanten condenando a mis compañeros trabajadores sin tomar en consideración el estado en que se encuentran las instalaciones fijas y las condiciones en que se encuentra el tren y las condiciones en las que laboramos".

Espino aclaró que el operador del tren que se deslizó hacia atrás, por la subida que existe entre la estación Tacubaya y Observatorio, no lo abandonó, aunque pudo haberse quedado en el andén, y se subió al convoy para tratar de detenerlo, lo que resultó imposible ante el peso de 220 toneladas y una pendiente de 7.5 grados.

Resaltó que el problema de falta de mantenimiento adecuado, de equipo nuevo y refacciones, continúa en esta administración, por lo que los trabajadores del Metro



CAOS. Siete días tomó retirar los trenes afectados por el choque del 10 de marzo pasado, provocando el cierre de tres estaciones de la Línea 1 del Metro y más de 60 mil usuarios afectados diariamente.

¿QUÉ DICE EL DICTAMEN?

Éste es el resumen de cómo ocurrió el choque de dos trenes del Metro el 10 de marzo pasado en la estación Tacubaya, según el peritaje de la FGJ

- **Al salir de la estación Tacubaya** con rumbo a Observatorio, el conductor del convoy 33 recibió alertas en su tablero de control; el sistema de seguridad del tren actuó, bloqueándose en automático
- **El conductor estaba** obligado a aplicar el frenado del convoy, mediante la maniobra de estacionamiento de emergencia en rampa
- **La reguladora de la línea** instruyó al conductor a avanzar, en lugar de realizar la medida que habría mantenido el convoy detenido de forma segura
- **Durante ocho minutos**, diferentes personas entraron y salieron de la cabina del conductor, cuando se debería de haber puesto el frenado manual, con calzas en cada vagón, y desalojar el tren
- **De acuerdo al registro** de la caja negra, las diferentes maniobras provocaron que se perdiera la presión del aire del sistema de frenado
- **Al deslizarse hacia atrás** por la pendiente que existe entre las estaciones Tacubaya (subterránea) y Observatorio (de superficie), el tren alcanzó una velocidad de más de 50 kilómetros por hora

operan con lo que tienen.

Sobre el tema, la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, aseguró que actualmente se está reforzando la capacitación de los trabajadores del Metro, tras el incidente en Metro Tacubaya.

“La directora del Metro, desde que entró, pero ahora lo va a intensificar más, está haciendo una labor muy

importante (de capacitación), sobre todo, a los operadores... los responsables de cada estación, los reguladores, reguladoras, particularmente los que tienen menos tiempo en el Sistema de Transporte Colectivo”.

Enfatizó que “ya está en ese proceso de capacitación, sobre todo después del resultado de este peritaje que se hizo”

La Fiscalía integrará la carpeta de investigación correspondiente en la hipótesis de homicidio culposo y lesiones para que en su momento se ejerza la acción penal”

ULISES LARALÓPEZ
Vocero de la Fiscalía local

Sistema de Transporte Colectivo

 Covid-19

Piden expertos considerar medidas en otros países

Proponen para fase 3 medidas en transporte

Sugieren señalar la sana distancia, limitar usuarios y más información

AMALLELY MORALES

Revisar la operación, seguir con las medidas de sanitización y, sobre todo, voltear hacia la experiencia internacional son algunas de las sugerencias de expertos para la fase 3 de la pandemia en la CDMX.

De acuerdo con Laura Ballesteros, secretaria Global de Mujeres en Movimiento, lo importante es inyectar recursos al servicio de transporte público porque, ante la disminución de usuarios, la operación y limpieza de las unidades no se

debe ver afectadas.

“La Semovi (Secretaría de Movilidad) ha dado cuenta de los procesos de sanitización, tiene que seguirse haciendo de forma diaria y obligatoria”.

“Que no pare la sanitización, la operación diaria y garantizar también los protocolos de no contagio, no puede dejar de hacerse bajo el argumento de que ya no hay recaudación”, señaló Ballesteros.

La activista agregó que, en la tercera fase, será necesario revisar la operación para limitar el número de usuarios por unidad y tener un mayor control de la red.

“En Noruega empezaron a generar señalización horizontal para que la gente pueda mantener la distancia,

sepa dónde pararse y acomodarse. Tendría (en fase 3) que analizarse el cierre de operación de los microbuses, porque se tiene menos control”, añadió.

En tanto, Víctor Alvarado coincidió en que será necesario limitar el número de pasajeros en todo el sistema y aseguró que la estrategia a seguir dentro de la red de transporte dependerá de las decisiones que se tomen desde el Gobierno federal.

“Para acomodar a las personas en un bus, para no subir a más gente de la permitida. En Barcelona se hizo el anuncio de que el transporte público va a ser gratuito. La ocupación máxima en toda España es del 30 por ciento de la capacidad de cada unidad y habría que ver la ma-

nera de hacer esto”, comentó el experto.

Alvarado agregó que estas medidas son independientes de las recomendaciones sanitarias y se debe continuar con la sanitización de unidades.

Ballesteros aseguró que, al ser usado por la mayoría de la población, el transporte público debería informar sobre la enfermedad y no nada más de las medidas que han sido recomendadas.

“La gente tiene derecho a

saber qué es el coronavirus y cómo actúa, que nos lo presenten y lo conozcamos, para que los usuarios sepan por qué es tan importante seguir las recomendaciones sanitarias”, detalló.

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro y los Centros de Transferencia Modal (Cetram) difunden información sobre la prevención del contagio con gel antibacterial y el estornudo de etiqueta, pero no de cómo actúa la enfermedad.

Laura Ballesteros, de Mujeres en Movimiento

“En Noruega empezaron a generar señalización horizontal para que la gente pueda mantener la distancia. Tendría que analizarse el cierre de operación de los microbuses”.

“EL METRO NO SE PUEDE DETENER”: LÓPEZ OBRADOR



CORONAVIRUS
EMERGENCIA MUNDIAL

EL PRESIDENTE dijo que se buscará evitar que se congestione este transporte; llama a que si no tienen una actividad esencial se queden en casa

POR OSVALDO CÓRDOVA

nacion@contrareplica.mx

“El Metro no se puede detener” por la emergencia sanitaria de Covid-19, afirmó el presidente Andrés Manuel López Obrador, al tiempo que pidió implementar acciones para evitar que se “atiborre” de gente y aumenten los contagios de coronavirus.

El Metro de la Ciudad de México se compone de 12 líneas con las que transporta a aproximadamente a 4.6 millones de personas por día a lo largo de 226 mil 488 kilómetros.

En los nueve vagones que posee cada convoy caben alrededor de mil 530 personas —360 sentados y mil 170 de pie—, pero en sus horas pico ese cupo es sobrepasado por los usuarios que se movilizan de un punto a otro de la ciudad y la zona conurbada del Estado de México.

Ante esto, el Ejecutivo federal pidió al gobierno capitalino cuidar que no se congestione el Metro para que la gente se traslade en vagones que no estén llenos y evitar aumentar los contagios entre la población lo que provocaría una saturación los hospitales.

“No se puede detener el Metro, pero se tiene que cuidar que no se congestione, que no se atiborre, que se ordene el transporte, eso lo puede hacer el gobierno”, pidió.

Reiteró que se deben aplicar las medidas de sana distancia por lo que sugirió que los usuarios “se embarquen y se trasladen en vagones no llenos, eso se puede hacer de entrada”.

Aunque “lo más importante es que si no se tiene una actividad esencial, lo mejor es quedarnos en casa” y así evitar al máximo contagiarse de la enfermedad viral.

La Secretaría de Salud prevé que



ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR
Presidente de la República

Se tiene que cuidar que no se congestione (el Metro), que no se atiborre, que se ordene el transporte, eso lo puede hacer el gobierno”

EL DATO

EL SISTEMA de Transporte Colectivo (SCT) Metro cuenta con 12 líneas en las que se transportan aproximadamente 4.6 millones de personas por día. Las vías tienen una extensión de 226 mil 488 kilómetros. Cada convoy cuenta con nueve vagones en los que caben mil 530 personas (360 sentados y mil 130 de pie).

la zona metropolitana del Valle de México sea una de las principales regiones del país que concentre el mayor número de enfermos de Covid-19.

Hasta el día de hoy, la Ciudad de México, con 234, y el Estado de México, con 149, son las dos entidades con más casos de coronavirus en el país, además de presentar 517 y 371 personas sospechosas de infecciones, respectivamente.

Además, en la capital se han presentado ocho defunciones por Covid-19, mientras que en la entidad mexiquense sólo una.

En la conferencia mañanera, López Obrador dijo que con las medidas im-

plementadas en la Jornada Nacional de Sana Distancia se busca reducir el contagio.

“Por la experiencia en países donde se desbordó la epidemia se saturó los hospitales, entonces lo que se busca es que el crecimiento sea conducido y eso se puede evitar si no hay contagio”, dijo, al tiempo que recomendó no ir al hospital por cualquier síntoma.

Ante la emergencia sanitaria por el coronavirus, el Metro recomendó evitar llevarse las manos a la cara tras sujetare de los pasamanos, si se presentan síntomas de enfermedad respiratoria evitar viajar en el transporte público. ●

DESDE PALACIO

PIDE AMLO NO VIAJAR EN VAGONES LLENOS

El presidente Andrés Manuel López Obrador hizo un llamado a los ciudadanos a no viajar en vagones saturados del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro durante la contingencia de coronavirus. Indicó que el Metro no puede detener sus operaciones.





CRÓNICA SIN OPCIÓN



El coronavirus no frena el flujo de pasajeros en la terminal Pantitlán, donde la distancia entre usuarios no existe.

Pantitlán y la (imposible) sana distancia

ULISES LEÓN

Son los tiempos de la cuarentena por Covid-19 y en la estación Pantitlán de la Línea A parece imposible la sana distancia.

A las 18:50 horas en la estación Pino Suárez de la Línea 1 del Metro parece un día normal.

El vagón va lleno. Lleva un ligero retraso con las puertas abiertas. Los usuarios, contra toda indicación, sueltan soplos ante el calor o se pasan trozos

de papel por la frente para limpiarse el sudor.

La mayoría de los pasajeros bajan hasta Pantitlán y, de ahí, les queda todavía un largo transbordo hacia la Línea A, que desfoga a la población que viene del Estado de México.

A las 19:40 horas, antes de acceder al último tramo de su recorrido, los pasajeros tienen que atravesar unas rejas que le sirven a la autoridad para controlar el flujo hacia los andenes.

No hay sana distancia,

hay rostros sudorosos, cansados, algunos con cubrebocas que no dejan escapar tampoco sus expresiones y que sólo esperan a ser de los primeros en bajar a los andenes y los primeros en regresar a casa.

Uno de los primeros en colocarse al pido del andén es Óscar Buenrostro, trabaja de albañil en una obra cerca de la estación Etiopía, se dirige a Chalco y comparte que a él no le han dicho que tendrá descanso.

“Se estaba corriendo la

voz de descansar, pero pues sin paga, así no tiene caso; si cierran, de todos modos hay que salir a buscar. Cómo le puedo explicar, uno se enferma por la mentalidad y si no nos morimos de la enfermedad, nos morimos de hambre”, dice Buenrostro.

Omar Santiago, va rumbo a Santa Martha, viene de la estación Eduardo Molina, donde trabaja como cargador en una cremería, y dice que no toma precauciones porque personas como él no pueden contagiarse.

Algunos aún no asimilan la emergencia sanitaria

FERNANDO CAMACHO SERVÍN

Ya sea porque no creen “en esto del coronavirus” o porque lo interpretan como una “lección de Dios” para que volteemos a ver lo divino y no lo mundano, algunas personas todavía se permiten darse una escapada a parques y espacios públicos de la Ciudad de México no porque tengan que trabajar, sino para relajarse, sin importar la reciente declaración de la emergencia sanitaria.

Para ser un día entre semana, algunas zonas del sur de la capital se ven increíblemente vacías. Es cierto que todavía circulan algunos autos y que hay movimientos de personas por aquí y por allá, pero en general la sensación de vacío comienza a sentirse cada vez con más claridad.

En el Parque de los Venados, apenas unas horas después de que el subsecretario de Salud, Hugo López-Gatell, repitiera con un énfasis inusitado: “quédate en casa”, varias personas aún no han acusado recibo y aprovechan la tarde para trotar, fumarse un cigarro o simplemente sentarse a ver el tiempo pasar.

Una de ellas es Daniela Reyes, empleada de un *call-center*, quien junto con dos de sus compañeros se relaja en una banca, ajenos todos a los su-

perpoderes de “Susana Distancia”.

“Sinceramente yo no creo en esto, en la situación que está pasando. Con la influenza pasó lo mismo; creo que hay más muertes por diabetes, por hipertensión o por accidentes de carro. La verdad esto como que no me afecta”, dice con tranquilidad la joven de 23 años.

—¿Y no te sientes con miedo?

—No. Al contrario. El contacto físico no lo puedes evitar en el Metro y en el transporte. Todos tenemos higiene, pero estas medidas de que no salgas de tu casa, pues tampoco...

En el mismo parque, guareciéndose del sol que cae con fuerza está David, quien trabaja de conserje en un edificio que queda justamente cruzando la calle. En su hora de comida no pudo resistir la tentación de darse un respiro de la cuarentena que vive junto con su esposa y sus hijos “en un cuartito de tres por tres” que está en la azotea.

Al preguntarle qué piensa del coronavirus, se pone meditabundo y dice: “Yo siento que viene de parte de Dios todo esto, para que volteemos a verlo a él y estemos más tranquilos, ¿no? Nos hemos ocupado tanto de otras cosas, que en las espirituales casi no, y siento que por ese lado va. Es un acomodamiento en las etapas de la vida; así lo veo yo”.

—¿Hay miedo?

—¡No, miedo no! Todos vamos a eso: lo más seguro es la muerte.

Un rasgo que parece común entre quienes pasean por la calle y se dan tiempo de descansar es el sentimiento de confianza en que van a salir bien librados ante el virus que ha puesto de cabeza al mundo entero, gracias al “entrenamiento” que nos da a los mexicanos el vivir entre desgracias.

Al quedarse “varado” en la Ciudad de México, Bernardo, un guía de turistas del estado de Quintana Roo, aprovecha la tarde para tomarse selfies afuera de una parroquia del siglo XVI. Es cierto, dice, el Covid-19 es un peligro real y debemos tomárnoslo en serio... pero tampoco es nada que no hayamos vivido antes, de una u otra forma.

“Habría que recordarnos que somos sobrevivientes. Ser mexicano es crecer con todo tipo de malas noticias; a todos nos ha tocado vivir un terremoto, levantarse de entre las piedras, enterrar a tus muertos, llorarles y seguir. Que haya huracanes, que el empleo se caiga, que haya políticos con decisiones buenas o malas. No me siento atemorizado porque es vivir en el punto que hemos vivido siempre, desde hace años.”

ABRAHAM SE ALV

En la estación del Metro Pantitlán es imposible seguir las medidas preventivas por la pandemia del coronavirus

ULISES LEÓN

Son los tiempos de la cuarentena por el Covid-19 y en la estación Pantitlán es casi imposible la sana distancia.

La mayoría de los pasajeros de la Línea 1 bajan en esa terminal y, de ahí, les queda todavía un largo transbordo hacia la Línea A.

No hay sana distancia, hay rostros sudorosos, cansados y expresiones que sólo esperan ser de los primeros en bajar a los andenes y llegar a casa.

Uno de los primeros en colo-

carse al pido del andén es Oscar Buenrostro, trabaja de albañil cerca de la estación Etiopía y se dirige a Chalco.

“Se estaba corriendo la voz de descansar, pero pues sin paga, así no tiene caso; si cierran, de todos modos hay que salir a buscar. Si no nos morimos de la enfermedad nos morimos de hambre”, dice el hombre.

Otra usuaria cansada, Julia Mejía, tiene 63 años y debe esperar dos trenes para poder entrar; desde hace 20 años se desplaza cada tres días hasta Popotla, donde ha-

ce labores de limpieza en casa.

“No me han dicho nada, luego si me dicen ya no venga. De hecho, he tenido tantita tos, pero imagínese, me enfermo y con qué se paga todo, mis hijos viven lejos, está mi hermano, pero él está aparte”, comparte Mejía.



■ En la Línea A del Metro no existe la Sana Distancia.



■ Cientos de usuarios con destino al Ote. de CDMX y el Edomex abarrotan la estación y los vagones.



#DÍASDEGUARDARSE

AVANZAN MEDIDAS DE DISPERSION

MADERO, LA PEATONAL MÁS CONCURRIDA DEL PAÍS, NO PERMITE CONCENTRACIONES. PLAZAS COMERCIALES Y NEGOCIOS ACATAN RESTRICCIONES

POR NAYELI CORTÉS Y CARLOS NAVARRO

W

No hay paso *güey*, le dice un hombre robusto a su compañero. Ambos miran en las cintas amarillas

el letrero que impide el paso hacia la calle de Madero, en el Centro Histórico: "Establecimientos cerrados por la contingencia COVID-19. Quédate en Casa".

Dos oficiales con cubrebocas son los encargados de disuadir a quienes insisten en cruzar por ahí.

"Se enojan, nos dicen que pinche gobierno, pero es para evitar la concentración de gente en la calle", asegura uno de ellos.

Por Madero transitan, diariamente, 350 mil personas, un foco potencial de contagio.

Pero el cierre no impide que la gente se concentre.

Lo hacen frente al retén; se hacen fotos, miran curiosos y luego toman una de las calles aledañas para poder ingresar al primer cuadro. Tampoco impide que algunos comercios ubicados sobre esa peatonal bajen la cortina.

Burger King, un restaurante de comida rápida, se mantiene abierto y hasta permite el consumo *in situ*.

Una pareja departía en el lugar, luego de una entrega de flores.

"Quiero ir al Metro", dice un peatón al oficial, intentando burlar la valla.

"Camine hasta 5 de Mayo, por ahí llega", le responde.

Ayer también fue el primer día en que las plazas comerciales lucieron desiertas, según lo decretó el Gobierno de la Ciudad de México.

Maniqués con bolsas de plástico sobre sus cabezas; aparadores

despojados de sus joyas y una fuente en proceso de desaparecer fueron las estampas en Reforma 222, una plaza usualmente concurrida.

Mismas panorámicas se observaron en Antara, Plaza Delta y Parque Lindavista, donde sólo esta-

blecimientos de comida ofrecieron sus servicios.

En Plaza La Rosa (Zona Rosa) sólo una óptica abrió. Sin embargo, una decena de personas aguardaba la entrega de comida para llevar.

Las *sex shops* también bajaron la cortina pero, como ocurre con la comida, también ofrecen servicio a domicilio.

"Pide aquí", solicitan vía un letrero que indica su sitio web.

Los que no pararon fueron los trabajadores de la construcción.

Por todo Reforma, el sonido de la soldadura y los hombres con casco fueron la constante en las edificaciones sin terminar.

Eso sí, cada ingreso a una construcción tenía un letrero: "Cuidado ante el COVID-19".

VA CONVERSIÓN: SHEINBAUM

Las primeras 195 camas que forman parte de la ampliación de la infraestructura hospitalaria en la capital del país, de cara a la contingencia sanitaria, están listas.

En el Hospital General de Tláhuac hay 45, en el de especialidades Dr. Belisario Domínguez, 90, y en el General Enrique Cabrera Cossío, 60.

En una videoconferencia, la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, y el titular de la Secretaría de Obras y Servicios, Jesús Esteva Medina, dieron cuenta de los avances.

Detallaron que se trata de siete hospitales con servicio de primer contacto y tres pabellones de hospitalización.

Los de primer contacto son el de Ajusco Medio, Enrique Cabrera, Tláhuac, Belisario Domínguez, Juan Ramón de la Fuente, Pediátrico de Peralvillo y el Materno Pediátrico de Xochimilco.

Desacatan prohibición centros comerciales

ULISES LEÓN

Luego de que el martes el Gobierno capitalino anunciara la restricción de apertura en centros comerciales de giros distintos a la compra y consumo de alimentos, algunos ignoraron el llamado.

A las 11:30 horas de ayer, Antara Fashion Hall lucía vacía y con la frecuencia de los radios de los guardias de seguridad y las escobas y cubetas del personal de limpieza de fondo.

Sin embargo, a pesar de que permanecían cerrados los grandes restaurantes, el casino y casi la todas las tiendas, dos locales de ropa permanecieron abiertos, además de uno de productos electrónicos y una accesoría para celulares.

Algo similar pasó en Miñana Comercial, también en Polanco, donde un mayor flujo de personas hacía el súper, pasaban por un café o llevaban a sus animales de compañía por un baño o un corte de pelo.

Donde definitivamente el aviso oficial pareció no llegar fue en Fórum Buenavista,

Maricela Rodríguez,
paseante

/// Es que la casa está muy chiquita, es un departamento de dos cuartos, entonces le dije que saliéramos un rato a mover las piernas".

en Cuauhtémoc, que queda de paso a los usuarios del Tren Suburbano y de Línea B del Metro, con 18 establecimientos que no se adecuaban a la excepción.

"A nosotros el sábado nos dijeron que desde el lunes ya íbamos a dejar de venir, en la página de la empresa también nos llegó un correo, pero ayer nos mandaron mensaje de que siempre sí", compartió Mauricio Rosas, empleado de la tienda Mumuso.

Así, en medio de la prohibición, las tres plazas tenían abiertas ópticas, tiendas de vitaminas y quioscos de dulces.

TRÁNSITO Y TRANSEÚNTES

Atienden de manera desigual el llamado a quedarse en casa



Mientras en zonas como el nororiente de la ciudad continúa el trajín cotidiano, otros puntos lucen vacíos

POR ARTURO PÁRAMO
arturo.paramo@gimmm.com.mx

Dentro de la Ciudad de México hay muchas ciudades y diversas formas de atender el llamado a quedarse en casa.

Si por la cantidad de personas que se ve circulando en la calle se debe estimar el avance del COVID-19, el pico estadístico será abrupto.

En la zona de San Juan de Aragón, en el Eje 5 Norte, desde la madrugada el Metrobús inicia sus corridas y, de acuerdo con autoridades capitalinas, diario son sanitizados.

Sin duda hay menos usuarios, pero la cantidad en las horas pico presume que el intercambio de virus es importante, pues las unidades circulan llenas.

Los microbuses que llegan del Estado de México son otra alerta. Viene la gente apretujada, en unidades difícilmente descon-

taminadas, en viajes de una hora o más, en las cuales los pasajeros van cuerpo con cuerpo.

Es cierto, hay menos tránsito, pero el paso de autos es constante, no se detiene, aquí no se puede hablar de gente resguardándose masivamente, como se observa en otras ciudades del mundo, incluso en otros puntos de la misma Ciudad de México.

En la acera siguen caminando en grupos de amigos o familias enteras que se dirigen a la estación del Metrobús o a la tienda de autoservicio, que es el centro de barrio.

Jugadores en las canchas de basquetbol de las unidades habitacionales y por la tarde los chicos salen a jugar futbol hasta ya cerca de la medianoche.

En la zona se construye una plaza comercial enorme y ahí los trabajadores siguen laborando en la edificación del mall y salen a comer al camellón de Eduardo Molina, se sientan en grupos sobre el césped.

En tanto, Santa Fe es una "ciudad fantasma", según un taxista; Polanco, con meseos realizando envíos de comida; en el Centro Histórico, Madero está semicerrada por la policía.

La actividad aminoró de forma importante, pero en

las zonas más periféricas la dinámica social es distinta.

Por tratarse de una zona de paso, principalmente hacia el Estado de México, en Aragón se observa mucha gente movilizándose hacia el Metro, el Metrobús, haciendo vida normal y, sobre todo, permanece el ruido de fondo cotidiano:

motocicletas, autos, transporte de pasajeros, camiones de carga, jardineros barriendo y podando, los gritos de los tamaleros, el señor de los esquites, los taxistas piratas, los corredores entrenándose, ciclistas esquivando gente, patinadores, todos aprovechando la anchura de la acera.

En la cercana Lindavista, las zonas comerciales seguían atrayendo clientes que buscaba consumir y que se toparon con tiendas cerradas.

Aquí todo sigue casi inalterado, señal de que existen muchas ciudades y, en esta, al parecer, no hay temor hacia el COVID-19.

En la zona oriente, en Iztapalapa, los comercios en las colonias y tianguis también siguen operando; hasta ayer por la tarde atraían compradores.



Cierres en el Centro

Desde las primeras horas de ayer la calle Madero, una de las más transitadas de América Latina, fue cerrada parcialmente; por la noche, en el Zócalo colocaron vallas para evitar concentraciones.

Cubre bocas, para viajar en transporte público: UNAM

● Es una medida para cuando no es posible guardar sana distancia

CORONAVIRUS
Alerta mundial
#QuédateEnCasa

TERESA MORENO
—nacion@eluniversal.com.mx

Especialistas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) recomendaron el uso del cubrebocas en situaciones en las que no es posible guardar sana distancia, por ejemplo, para viajar en el transporte público.

Luego de la polémica que se ha le-

“La UNAM analiza la apertura de dos centros más para aplicar pruebas de detección de coronavirus”

MALAQÚIAS LÓPEZ CERVANTES
Departamento de Salud Pública
Facultad de Medicina

vantado en los últimos días sobre la relevancia o no de utilizar este dispositivo como una medida para prevenir los contagios de coronavirus, señalaron que este puede generar una sensación de seguridad entre las personas que podría hacerlas descuidar otras medidas.

“Ante la situación epidemiológica es desde luego válido reflexionar so-

bre la utilidad del cubrebocas; básicamente en situación de reunión, si alguien sale a un sitio y puede estar en un supermercado, en una fila, en alguna situación de este tipo”, dijo Samuel Ponce de León, coordinador del Programa Universitario de Investigación en Salud (PUIS).

“Las personas que viajan en el Metro, cuando se acumula la gente, en los autobuses, en el transporte público, cómo hacen para mantener la sana distancia, pues evidentemente no se puede y hay que atenerse uno a otras medidas, y una es utilizar un cubrebocas”, expuso.

Los integrantes de la Comisión Universitaria para la Atención de la Emergencia del Coronavirus reflexionaron en conferencia de prensa que las personas que no son población de riesgo pueden utilizar los cu-

bre bocas comunes, pero deben dejar que otros insumos especializados, como las máscaras N-95, queden para médicos, enfermeras y trabajadores del sector salud.

“No necesitamos los trajes completos que hemos visto en documentales o noticias, en esencia el personal necesita una máscara N-95 si va

estar en contacto cercano, googles o una visera completa, gorro, bata, guantes que le cubran las muñecas y materiales suficientes para poder higienizar sus manos, si esto no lo tienen se exponen a un riesgo inmenso”, dijo Malaquías López Cervantes, del Departamento de Salud Pública de la Facultad de Medicina. ●

Obra pública no se detiene en la Ciudad de México

Camila Ayala Espinosa
estados@eleconomista.mx

Pese a que el Gobierno de la Ciudad de México emitió la Declaratoria de Emergencia Sanitaria por la propagación del Covid-19, el desarrollo de obra pública se mantiene.

En videoconferencia de prensa, el titular de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) de la Ciudad de México, Jesús Esteva Medina, aseguró que el desarrollo de obras públicas no se ha detenido, y por el contrario se han reforzado las medidas sanitarias, donde destaca principalmente el cuidado a los trabajadores de la tercera edad.

Anteriormente, y con el fin de protegerlos de la pandemia, se les restringieron actividades a los trabajadores que tuvieran más de 68 años, ahora, con el nuevo ajuste es a partir de los 60 años.

“Nosotros continuamos. Hemos reforzado las medidas, la única variación que tuvimos fue que habíamos, inicialmente, hablado de 68 años, lo ajustamos a 60 años en cuanto al personal que no debe de estar laborando. Diariamente se toma lista, se verifica que los que acceden sean personas menores de 60 años y estamos reforzando con supervisión que se cumpla con las medidas”, señaló el funcionario local.

Para este año, la Sobse, a través de su Plan Anual de Obras, destinará más de 14,000 millones de pesos para 60 proyectos, destacando las dos líneas de Cablebús, en Gustavo A. Madero e Izta-palapa, donde se han destinado 4,688 millones; la ampliación de la Línea 12 del Metro, con 500 millones, y trabajos de infraestructura en las líneas 3, 4 y 5, con 778.2 millones.

Protocolos

En la última semana de marzo la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum Pardo, presentó protocolos para el sector de la construcción, a fin de que siguiera el desarrollo de obras públicas y privadas y así incentivar a la economía capitalina.

De acuerdo con los protocolos, en cada obra (pública y privada) se pide un responsable para implementar las medidas contra la contingencia, quien dará seguimiento diario al personal con termómetros digitales y garantizará el suministro de agua, jabón y gel antibacterial, entre otras medidas.

La jefa de Gobierno adelantó que saldrá una nueva publicación en la *Gaceta Oficial* sobre cuáles serán las actividades económicas que se mantienen ante el coronavirus.

OPINIÓN

RED COMPARTIDA

LA CONSTRUCCIÓN NO PARA

Pues la construcción de la obra pública en la CDMX sigue caminando, al menos eso es lo que informó el presidente de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción local, Armando Díaz Infante Chapa; que salió a poner los puntos claros a la decisión tomada por la Secretaría de Obras y Servicios de la ciudad, a cargo de José Antonio Esteva; sin embargo, el protocolo dispuesto para enfrentar al Covid-19 se aplica en el resto de las obras. Uno de los temas más importantes que se mantienen caminando son las obras de reconstrucción tras los sismos de 2017, lo relacionado con el STC Metro y el Metrobús. La construcción en la CDMX es una de las actividades económicas más importantes y que mayor cantidad de efectivo mueve, el cierre de la capital es, sin duda, terrible.

2 ABR 2020

Página: 2 Sección: LO DE HOY

Operador: no me tomaron declaración

CHOQUE EN TACUBAYA

El conductor del tren 33, que impactó con otro el pasado 10 de marzo, dijo que el convoy presentó una falla y que en un principio no pudo informarla al Puesto Central de Control

DE LA REDACCIÓN

comunidad@gimm.com.mx

El conductor del tren del Metro que se impactó con otro la noche del 10 de marzo en la estación Tacubaya rechazó la versión que el martes dio la Fiscalía General de la Ciudad de México, la cual lo responsabiliza junto con la operadora del Puesto Central de Control (PCC). Asegura que ni siquiera le tomaron su declaración.

En entrevista para **Imagen Noticias** con **Ciro Gómez Leyva**, el conductor del tren 33 dijo que el convoy presentó una falla al llegar "a la señal 10", un tramo cerca de la estación Observatorio.

Ahí uno de los seis carros motrices, los que toman la corriente y tienen tracción propia, dejó de funcionar, aseguró.

El conductor aseguró que, apegándose al manual, intentó mover el tren utilizando las otras modalidades de

conducción, hasta que logró ponerse en contacto con la operadora e informarle lo que ocurría.

"Intento informar que se me bloqueó el tren y no logro la comunicación con PCC; ¿qué es PCC?, es la que me indica lo que tengo que hacer", relató.

El acusado de homicidio culposo y lesiones por la Fiscalía explicó que desde el 10 de marzo se encuentra incapacitado por las lesiones físicas que sufrió.

Sin embargo, a través de medios de comunicación se enteró que la Fiscalía lo responsabilizó por el accidente sin siquiera haberle tomado su declaración.

"Es una injusticia, porque no fue mi intención chocar un tren. Yo traté de hacer todo lo posible", lamentó.

Consultados al respecto, trabajadores del Metro aseguran que no existe un protocolo de estacionamiento de emergencia de un tren.



Foto: Cortesía Imagen Televisión

El conductor aseguró que, apegándose al manual, intentó mover el tren utilizando las otras modalidades de conducción.



Adrián Rueda
jadrian02@yahoo.es

Dona Morena una pizca de lo que roba

• Deberían donar sus quincenas, no lo que no es de ellos.

Si una bola de rufianes le robara a usted dos mil pesos, y después le regresa 400 vendiéndoselos como un gran favor producto de su gran corazón, ¿se los agradecería?

Exacto, pues eso es lo que quieren hacer los diputados de Morena, que primero se otorgan un presupuesto de 2 mil millones de pesos tan sólo para este año, y ahora presumen que *donarán* 400 para cooperar con las medidas sanitarias durante la emergencia.

Vaya cinismo de los *moreños*, que si por algo se han distinguido desde que llegaron al Congreso de la Ciudad de México, es precisamente por su voracidad para hacerse de los dineros públicos.

Lo mismo señalan a **Guadalupe Chavira** que a **Valentina Batres**, o a **Eduardo Santillán** que a **José Luis Rodríguez**. Todos ellos quieren quedarse con la millonaria partida presupuestal bajo el control de su bancada.

Y conste que quienes los señalan no son de la oposición, sino sus propios compañeros, que públicamente los han acusado de llenar el Congreso de puros aviadores —familiares y amigos incluidos—, y de querer apoderarse de las unidades administrativas.

Desde que arrancó la actual legislatura Morena ha sido el epicentro de la corrupción, pues diputadas de esa fracción denunciaron que sus compañeros de bancada les ofrecieron 500 mil pesos por su voto.

Incluso, el diputado **Efraín Morales**, presidente de la Comisión de Salud, ha señalado en más de una ocasión que Donceles es una cueva de ladrones, donde los diputados de su propia fracción buscan cómo llenarse las bolsas de dinero.

Es por eso que, a más de la mitad de la legislatura, es hora que no se pueden poner de acuerdo para nombrar a los titulares de las cinco unidades administrativas que hacen funcionar el Congreso, pues todos los

grupos se pelean la millonaria nómina.

Y no pueden decir que es cosa de la oposición, pues los demás partidos no tienen injerencia en ese reparto. No porque no quieran o porque no les guste el dinero, qué va; lo que pasa es que son tan poquitos que no los dejan entrar.

Por eso, la intención de Morena de presumir públicamente que se amarrará el cinturón para *donar* 400 millones de pesos del presupuesto legislativo, es absolutamente cínica y desvergonzada.

No es su dinero; son los recursos que

cada año le roban al pueblo y ahora que devuelven una parte quieren que les hagan un monumento. Deberían donar sus quincenas, no lo que no es de ellos; lo único que buscan son votos para el año entrante.

Nadie se traga eso de que los diputados regalarán dinero para atención a la ciudadanía; ese dinero es de los ciudadanos y representa sólo una pequeña parte de lo que se roban.

La intención de Morena de presumir que se amarrará el cinturón para donar 400 mdp del presupuesto, es cínica y desvergonzada.



Destinan 400 mdp a Salud CDMX para atender COVID-19.



CENTAVITOS

Sin presentar pruebas fehacientes y apoyadas por los videos de una de las cámaras más lejanas al percance de dos convoyes del Metro en la estación Tacubaya, las autoridades

decretaron que la culpa fue de los trabajadores. Ahora resulta que los empleados, que durante 50 años han manejado el Sistema de Transporte Colectivo, no saben hacer su chamba. Además, el dictamen viene de la Fiscalía, que encabeza Ernestina Godoy, que es una rémora de la jefa de gobierno y cuya credibilidad ha estado siempre por los suelos. Si alguien tuviera que apostar sobre quién fue culpable, la mayoría se inclinaría por señalar a las autoridades que no dan mantenimiento adecuado al sistema; ahí están las bitácoras del tren accidentado.