

---

# Sistema de Transporte Colectivo

---



**TECNOLOGÍA.** Las máquinas no buscan sustituir a las taquilleras, sino agilizar el proceso de recarga.

## Las máquinas de recarga ya operan en el STC Metro

Poco a poco han comenzado a funcionar las máquinas recargadoras de tarjetas en estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC), como Zócalo, Pantitlán y Chapultepec, agilizando las entradas al sistema y reduciendo las filas en taquillas en horas pico.

Consultada por **24 HORAS** en la estación Zócalo, Alessandra Villegas, usuaria de la Línea 3 del Metro, resaltó que “me parece una buena idea esta acción que tomaron las autoridades, pues ayudará a agilizar el proceso de recarga, ya que con únicamente dos taquillas a veces es muy tardado salir si tienes que recargar, aparte de que obliga a los usuarios a comprar la nueva tarjeta para acceder y dejar de usar el papel para el boleto”.

Por otra parte, Martín Padilla, usuario del Metro, aseguró que “la verdad no veo que a la gente le cueste trabajo adaptarse, pues el método para recargar es casi el mismo que se usa para el Metrobus”.

Como parte de este proceso, la Secretaría de Movilidad (Semovi) informó que a partir del 31 de enero las tarjetas viejas serán inservibles en su totalidad; es decir, en esa fecha iniciará el uso exclusivo de la Tarjeta de Movilidad Integrada en Metro y Tren Ligero.

/MARCOFRAGOSO

## Use saldo de tarjetas de Metro y Metrobús o perderá



Dejarán de funcionar y habrá que comprar otra a finales de enero.

# Obligan a gastar saldo de las tarjetas de Metro y Metrobús o se perderá

A partir del 31 de enero, las tarjetas del Metro y Tren Ligero dejarán de servir para abordar estos sistemas de transporte así como el Metrobús, pero además, no se podrá hacer uso del saldo que pudieran tener, por lo que la Secretaría de Movilidad (Semovi), recomendó utilizarlo antes de que llegue la fecha.

Asimismo, observó que el acceso a los transportes antes señalados, será exclusivamente con las tarjetas de movilidad integrada o multimodal, mientras que en esa fecha entrará en funcionamiento el uso por completo de este método de pago en Trolebús de Eje Central, y en la ruta de autobuses RTP de Circuito Bicentenario.

La Semovi aclaró que en el caso del Metrobús, las tarjetas dejarán de funcionar a partir del 21 de febrero.

Reiteró que el saldo de las tarjetas viejas funcionará hasta el 30 de enero en todos los sistemas, pero como no puede ser traspasado a otro plástico, insiste en la necesidad de que use el saldo que cada tarjeta tenga.

Se dijo que en el caso del Metro, los boletos de papel siguen funcionando con normalidad.

El uso de estas nuevas tarjetas tiene como finalidad combatir las recargas fuera de sistema y generar un sistema único de movilidad en la Ciudad de México.

Hasta la semana pasada se han

comercializado más de cuatro millones de tarjetas de movilidad integrada, de la que se dijo, tiene uno de los estándares de seguridad más altos a nivel mundial.

Hasta el pasado 31 de diciembre hubo una promoción para que la ciudadanía adquiriera la nueva tarjeta de Movilidad: en el Metro tuvo un costo de entre cinco y 10 pesos, o se podía canjear contra la entrega de dos tarjetas de acceso anteriores.

Ahora el costo del plástico es de 15 pesos más el viaje, y con ella se permite la entrada al Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Tren Ligero, ECOBICI, Biciestacionamientos y próximamente a trolebuses, Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y Cablebús.



## MUTA EL TROLE

Las nuevas unidades del Trolebús ya reciben la tarjeta Movilidad Integrada para el cobro del pasaje, pero la mayoría de los usuarios aún deposita su pago de 4 pesos en las alcancías. **PÁGINA 3**



Acaparan aún alcancías el pasaje en nuevas unidades

# Paga 30% el Trolebús con tarjeta multimodal

Apoyan usuarios la homologación del método de cobro con Metro y Metrobús

AMALLELY MORALES

Por el Eje Central circulan los nuevos 63 trolebuses azules que reciben un pago mixto, con monedas en las viejas alcancías y con lectores de la tarjeta multimodal.

Desde el pasado 8 de enero, entre un 30 y un 40 por ciento de usuarios pagan con la tarjeta; sin embargo, la mayoría aún prefiere el efectivo.

Visitantes de otros estados y países o capitalinos se muestran a favor del nuevo pago, y agradecen que todavía no se quiten las alcancías.

“Vi en la televisión que ya era con tarjeta, acabo de comprarla en el Metro y ahí mismo la recargué. Sólo ahora me enteré que aquí se puede adquirir una tarjeta”, aseguró Fernando Zúñiga, turista español que visita la Ciudad junto con su esposa.

Cada día, los operadores del Sistema de Transportes Eléctricos (STE) reciben unos 20 plásticos que tienen 5 pesos de recarga y cada tarjeta cuestan 20 pesos.

“Está excelente. Lo único preocupante es que si se llega a dañar la tarjeta se pierde lo que se tenga abonado, pero eso puede pasar con cualquier tarjeta.

“Lo que está muy bien es que se pueda pagar casi todo el transporte, eso es mucho más fácil y ágil”, reconoció



■ Unos pasajeros utilizan las tarjetas multimodal para pagar el servicio del Sistema de Transportes Eléctricos (STE).



■ Los 63 nuevos autobuses azules, que reciben pago en efectivo y con los plásticos, circulan sobre el Eje Central.

Enrique López que, de cualquier forma, preparaba sus monedas para insertar en la alcancía.

En un principio, las autoridades anunciaron que desde el 8 de este mes sólo se podría pagar con la tarjeta multimodal, luego decidieron dejar las alcancías, aunque consideran que estarían hasta el 31 de enero, pero como todavía no es usada por la mayoría, el plazo podría alargarse.

“Creo que deberían dejar las dos formas, porque esta ruta da servicio a mucha gente que viene de fuera y, si es gente que sólo viene una vez al año, no creo que les convenga comprar la tarjeta”, dijo el operador Heladio Juárez, al inicio de su recorrido hasta el Metro Taxqueña.

Sin embargo, reconoció que la tarjeta presenta una ventaja: la rapidez, porque los usuarios no tienen que buscar el dinero, sólo pasar



■ Algunos pasajeros aún prefieren pagar su viaje con monedas, ya que están acostumbrados; se prevé que esta modalidad concluya el 31 de este mes.

el plástico por el lector.

Otros pasajeros, convencidos de la funcionalidad, adquirieron su tarjeta desde antes.

“No sabía que todavía se podía pagar en efectivo, pero desde la otra vez que ve-

nimos, el 31 (de diciembre), aprovechamos el último día de la promoción y la adquirimos a 5 pesos”, comentó Maribel Ortega.

Aunque varios usuarios prefieren las monedas.

“Llevo muchos años usando este corredor, y cambiar a otra forma de pago no es tan fácil, después de acostumbrarse a algo que así ha sido desde siempre”, argumentó Pablo Jiménez.



# Usa 30% la nueva tarjeta en Trole

AMALLELY MORALES

Por el Eje Central ya circulan los nuevos 63 trolebuses azules que reciben un pago mixto, con monedas en las viejas alcancías y con lectores de la tarjeta multimodal.

Desde el 8 de enero, entre un 30 y un 40% de usuarios ya pagan con la tarjeta, pero la mayoría aún prefiere el efectivo.

Visitantes de otros estados y países, capitalinos, todos se muestran a favor del nuevo pago, y agradecen que todavía no se quiten las alcancías.

“Yo vi en la televisión que ya era con tarjeta, acabo de comprarla en el Metro y ahí mismo la recargué. Sólo ahora me enteré que aquí se puede adquirir una tarjeta”, asegura Fernando Zúñiga, un turista español que visita la Ciudad con su esposa.

Cada día, los operadores pertenecientes al STE, reciben unos 20 plásticos que tienen 5 pesos de recarga, por lo que cuestan 20 pesos.



■ Operadores aplauden el cambio, pero opinan que debe ser paulatino.

■ Entre un 30 y un 40 por ciento de usuarios ya pagan con la tarjeta multimodal.



■ Los lectores de la tarjeta sustituirán a las alcancías.



ANTES DE ENTRAR PERMITA PASAR



## Inician obra de estación F. Cuevas, en el MB-1

AMALLELY MORALES

La ampliación de la estación Félix Cuevas, de la Línea 1 del Metrobús, empezó ayer con la colocación del tapial y de los confinamientos de obra, para delimitar las áreas de trabajo.

También se hicieron acomodados en jardinera, después la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) seguirá con el retiro de los 22 árboles.

Al respecto, el Gobierno de la CDMX anunció en diciembre que los árboles serán resituados. En total, serán plantados 98 árboles en el área de influencia.

La ampliación de la estación es necesaria debido a que el tamaño actual de la estación es insuficiente para desplazar a 30 mil 200 usuarios diarios, informó el Metrobús.

La obra se hará sobre Avenida Insurgentes Sur en el camellón norte, al cruce con el Eje 7 Sur Félix Cuevas, y se removerá al camellón sur, adjunto a la tienda Liverpool.

Actualmente, la estación cuenta con una superficie de 282.80 metros cuadrados, porque cuando fue construida, en 2005, no se tomó en cuenta la Línea 12 del Metro, que se inauguró en 2012.

Cuando terminen los trabajos, la nueva estación tendrá 422 metros cuadrados de extensión.

Durante el tiempo que duren las obras, la estación actual permanecerá en servicio, aseguró el organismo.



# ZURITA: “MÁS TRENES DE PASAJEROS”

**Última parada.** CAF invertirá cerca de 20,000 mdp para ampliar el Tren Suburbano hacia el nuevo Aeropuerto de Santa Lucía.

## REDACCIÓN MILENIO

**L**a firma española, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF); tiene la intención de ampliar sus operaciones del Tren Suburbano hacia el nuevo Aeropuerto que se construye en Santa Lucía, en un recorrido de 35 minutos.

La compañía ve grandes oportunidades para participar en la licitación del tren que conectará a los usuarios con Santa Lucía. Su director general, Maximiliano Zurita, dice que las pláticas con el gobierno federal “están en etapas preliminares, pero prometen avanzar muy rápido”.

### ¿En qué proceso están las conversaciones sobre el tren hacia Santa Lucía?

Una vez que salió el tema del aeropuerto, las autoridades se acercaron a nosotros debido a que somos los concesionarios

para dar servicio de tren de pasajeros en la zona y así poder trabajar de manera conjunta en el diseño. Estamos avanzando, estamos en etapas preliminares pero promete avanzar muy rápido.

Además, dentro de la concesión del Tren Suburbano estaban consideradas las posibles ampliaciones; el ramal de Huehuetoca hacia Cuautitlán Izcalli y el ramal que va de Lechería hacia Jaltocan, de hecho esta última llegará un poco antes a donde empieza el nuevo Aeropuerto de Santa Lucía.

### ¿De cuánto sería la inversión para Santa Lucía?

Se está adecuando, pero será una inversión que rondará entre los 15,000 o 20,000 millones de pesos (mdp).

### ¿La planta de Huehuetoca que papel juega para ustedes?

La planta la construimos en el 2009. Actualmente estamos en un terreno de 80,000 metros cuadrados, lo que nos permite atender al mercado nacional y extranjero.

Originalmente la planta de Huehuetoca se dedicaba a ensamblar, no fabricaba, pero conforme fuimos teniendo más trenes íbamos aumentando la participación de México en la producción.

Al fabricar por primera vez en el país trenes de cajas de aluminio, logramos que entre 90 y 95% de las actividades se hicieran aquí.

## ÉL DICE

“EL TREN DE PASAJEROS HA DEMOSTRADO POR MUCHO SER EL MEDIO DE TRANSPORTE MÁS EFICIENTE PARA MOVER ALTA CAPACIDAD DE PASAJEROS”

### **El gobierno de la Ciudad de México comprará 30 trenes para el metro, ¿participarán en la licitación?**

Siempre tenemos interés en los trenes de pasajeros, principalmente en aquellos que son de servicio regular. La línea 12 justamente se está extendiendo hasta la estación Observatorio para conectar con el Tren Interurbano México-Toluca; lo cierto es que se requerirá de más trenes para el metro.

La jefa de gobierno, Claudia Sheinbaum, anunció que se pretende tener un contrato de prestación de servicios de largo plazo, de 25 años, para la línea 1, lo que implicaría la adquisición de 30 trenes más para el metro. Hay que recordar que hace tres años la Ciudad de México adquirió 10 para esta línea, en total tendrá 40 nuevos trenes para dar servicio.

### **¿En qué estatus se encuentra el Tren Interurbano México-Toluca?**

La obra del Tren México-Toluca se licitó en diferentes paquetes. Nosotros participamos en el llamado electromecánico que incluye la vía, la alimentación de energía, la señalización y comunicación, el centro de control, el equipamiento de los talleres y los 30 trenes de cinco carros cada uno, que ya entregamos.

Actualmente tenemos un avance terminado de 18 kilómetros completos de un total de 56, tenemos un pendiente importante todavía.

### **¿CAF tiene interés en el Tren Maya?**

El tren de pasajeros ha demostrado por mucho ser el medio de transporte más eficiente, cuando se trata de mover alta capacidad de pasajeros.

Siempre estaremos interesados en los proyectos que impliquen este tipo de servicio de transporte. Nosotros estamos en pláticas con las autoridades es sobre el concepto que tendrá la obra en sí, porque se habla de trenes turísticos y no de pasajeros de servicio regular, que es lo que nosotros realizamos.

Hay algunos tramos donde se puede prestar el servicio de pasajeros, que sería entre Cancún, el Aeropuerto de Cancún y Playa del Carmen, pero atenderemos en su momento la licitación cuando salgan las bases. ●

**METROBÚS EN DÍA LABORAL**

# Sumará 120 mil nuevos usuarios

**ISRAEL ZAMARRÓN**

**La meta del 2020 es terminar las ampliaciones de las líneas 3, 4 y 5 y renovar la flota que recorre la Línea 1**

**P**or las 240 estaciones de las siete líneas que tiene el Metrobús se transportan al día un millón y medio de pasajeros, pero esta cifra crecerá una vez que entren en operación las tres ampliaciones que se concluirán este año: la de la Línea 3, de la 4 y la 5.

En entrevista con **El Sol de México** el director del organismo, Roberto Capuano, refirió que se espera que, con las extensiones, dos de las cuales ya están en proceso que son el caso de las líneas 3 y 5, se sumarán 120 mil pasajeros más por día laboral.

Desde sus oficinas ubicadas frente a la estación Cuauhtémoc de la Línea 3 comentó que la extensión de esta ruta podría no llegar en una primera etapa de Etiopía a Río Churubusco, como estaba planteado originalmente, sin embargo, afirmó que ese es el objetivo y se trabajará para ello.

“Vamos a seguir y seguimos trabajando con los grupos de vecinos porque tenemos que asegurarnos de que todo lo que esté en nuestro poder para atender las necesidades que hay en la comunidad lo podamos atender”, comentó.

Al respecto precisó que en la primera etapa la extensión de la Línea 3 será de la actual terminal de Etiopía hasta el Eje 8 Popocatepetl, donde se ubicará la nueva terminal, y en paralelo se trabajará en la gestión social para llevarla hasta Río Churubusco. “Nuestra intención es llegar ahí por la importancia que tiene esa vialidad”, señaló.

Se prevé que esta obra esté concluida en el primer semestre y podría entrar en operación en octubre próximo. Se estima que con el nuevo tramo crecerá la capacidad de transportación en 15 mil nuevos usuarios, por lo que se sumarán 10 nuevos autobuses a la operación.

En el caso de la ampliación de la Línea

5, de San Lázaro a la Preparatoria I, comentó que atraerá 100 mil nuevos usuarios diarios, por lo que en este caso se reforzará la flota con 80 nuevos autobuses. Para la Línea 4, que se conectará de San Lázaro a Pantitlán, se esperan cinco mil nuevos usuarios diarios y entre 10 y 15 nuevas unidades.

En el caso de la ampliación de la Línea 4 del Metrobús se prevé solamente hacer una conexión de San Lázaro a Pantitlán, sin estaciones intermedias, de manera que esta ruta se vuelva una alternativa a la Línea 1 del Metro para las personas que viajan al centro de la ciudad.

**Se prevé** que la ampliación en Línea 3 termine en el primer semestre y que entre en operación en octubre próximo

La inversión para este proyecto será de 116.5 millones de pesos, para la construcción de un carril confinado de 15 kilómetros de longitud que correrá por el Eje 1 Norte y Avenida Hangares hasta llegar a Pantitlán.

En el caso de la Línea 1 del Metrobús, por la que al día se transportan medio millón de personas y es la más saturada del sistema, Capuano Trip adelantó que en los próximos días se hará la sustitución de autobuses articulados, que transportan a 180 personas, por biarticulados, que mueven a 260 personas.

Esto debido a que en la Línea 1 no se pueden meter más autobuses, dado que la frecuencia de paso de los autobuses es de 40 segundo, y tampoco se pueden crecer las estaciones debido al limitado espacio de la avenida Insurgentes, por ello se reforzará la flota con unidades que muevan a más pasajeros y de esta manera desfogar las estaciones más rápido.

# Reúnen 150 firmas en favor del MB-3

AMALLELY MORALES

Unas 150 firmas reunieron vecinos y simpatizantes de la ampliación del Metrobús Línea 3, que llegará a la estación Zapata en su primera etapa, y luego a Río Churubusco.

En medio del descontento de otros habitantes de la Alcaldía Benito Juárez; activistas y ciclistas realizaron la primera de tres jornadas para recabar firmas, que llevarán al Secretario de Movilidad, Andrés Lajous.

Sin embargo, coincidieron en un punto con los opositores: falta más socialización de la obra, pues varias personas se les acercaron porque desconocen el tramo que abarcará y sus beneficios.

“Creemos que es una minoría la que quiere bloquear el proyecto.

“Se nos acercaron muchas personas que desconocían el proyecto, otros nos pedían que se liberen las banquetas con coches estacionados y externaban que no querían el Trolebús, como lo proponen los que se oponen, porque sería un doble pago”, aseguró la pedalista Sara Vélez.

La segunda sesión, con fecha aún por definirse, será afuera de la estación Etiopía del Metro, estará dirigida a peatones, y la última será en un paseo dominical Muévete en Bici.

## Amplían frente de obras

AMALLELY MORALES

Los trabajos para la ampliación de la Línea 3 del Metrobús avanzan sobre la Avenida Cuauhtémoc.

El confinamiento con señalamientos anaranjados para delimitar el área de las obras abarca tres carriles, desde la intersección con Eje 4 Xola hasta antes de la Glorieta de División del Norte, pasando el Eje 5 Sur Eugenia.

En una primera etapa, la ampliación llegará hasta Zapata para, posteriormente, llegar a Xoco y el Circuito Interior.

Al final de la obra, en el Eje 1 Poniente Cuauhtémoc habrá tres carriles para automóviles particulares.

Ayer, decenas de personas se sumaron al llamado, como el instructor Fernando García.

“Vimos que hace falta comunicación de las autoridades para informar sobre las ventajas de la ampliación, se nos acercó mucha gente preguntando y se les explicó el beneficio de esta obra”, aseguró García.

# Ciclovías de la CDMX, llenas de obstáculos y peligrosas

[ Braulio Colín ]

**E**l gusto de recorrer una ciclopista en El Rosario, en la alcaldía Azcapotzalco, y llegar al trabajo sin tener que lidiar con el tráfico sólo le duró unos minutos a Samantha Monrreal, pues cuando empezaba a pedalear con más fuerza su bicicleta se encontró con que un microbús estaba estacionado sobre el espacio destinado a los ciclistas. Algo similar le ocurrió a Benjamín Soto en la pista que fue instalada en Avenida Chapultepec, en la Cuauhtémoc, sólo que el joven estudiante de mercadotecnia se topó con puestos ambulantes que obstaculizaban su trayecto.

El joven tuvo que brincar los bordados y transitar sobre el arroyo vehicular, exponiendo su vida como lo han hecho muchos ciclistas que todos los días enfrentan estos problemas. Y es que en pleno año 2020, los usuarios de bicicletas de la Ciudad de México tienen que enfrentar diversos obstáculos: transporte público mal estacionado, diablitos de ambulantes llenos de mercancía, ascenso y descenso de personas de vehículos particulares y taxis, obras del Gobierno de la Ciudad y de las alcaldías, y falta de conexiones.

Gustavo Cuevas de la Asociación Bicitekas dijo a *Crónica* que las ciclovías en la Ciudad de México, a pesar de ser espacios exclusivos para ciclistas, son peligrosas por la imprudencia de los automovilistas y de ciudadanos.

“Las obstruyen con sus puestos, en el caso de los ambulantes; el transporte público las invade cada que quieren y les place... Seguimos sin tener una verdadera cultura vial en este rubro”, lamenta.

Y agrega: “las ciclovías son para que precisamente no andemos con la bicicleta en la banqueta, o sobre el arroyo vehicular, pero así como a nosotros nos piden respeto a los peatones y conductores ellos no respetan estos espacios, es común ver a la gente caminando por la ciclopista, o un carro que ya se estacionó”.

El experto también dijo que a pesar de que los ciclistas usen estos espacios para evitar accidentes, el año pasado su asociación registró 8 muertes por imprudencia de los automovilistas.

“Fueron 8 personas que perdieron la vida estando en la ciclovía, no es posible que estas cosas pasen, en su mayoría se trata de repartidores de aplicaciones y dos casos de mujeres que se dirigían a estudiar, el uso de la bicicleta contribuye a que no contaminemos, a hacer ejercicio mientras nos transportamos, parece que las ciudades le dan más importancia a los carros que a los ciclistas”, añadió Gustavo.

**INHABILITADA.** Guillermo llegó hasta avenida Chapultepec. Ahí se topó con decenas de automovilistas desesperados, quienes trataban de incorporarse al otro lado del cruce para evadir las obras del Corredor Chapultepec e ir con rumbo a Insurgentes o Metro Sevilla.

No tuvo “chance” de pasar por la ciclopista. Una parte fue inhabilitada por los trabajos y la maquinaria que se encuentra en el lugar. Por eso regresó a su casa, dejó la bicicleta y salió cual rayo en el Pointer color negro. “Si no, no llego”, alegaba.

**EL EJEMPLO.** “Hay que predicar con el ejemplo” reza un refrán mexicano que no aplican muchos

trabajadores del Gobierno local. Ayer, José Pablo, un repartidor de comida, estuvo a punto de ser arrollado al tratar de esquivar un camión de volteo que se encontraba estacionado sobre Chapultepec, a la altura de Sevilla. La unidad pesada se pasó más de tres horas parada por la zona, por donde pasa la vía destinada para los ciclistas.

Incluso los tripulantes, tenían las puertas abiertas, obstaculizando aún más el libre tránsito.

“No se vale que primero nos prometen una cosa y luego no la cumplen. Dízque la pista era sólo para las bicicletas y mira ahora, no dejan pasar”, lamentó el trabajador.

Mismo sentir de más de un ciclista que a diario utiliza la vía que a finales de año inició obras para el corredor Chapultepec.

❖ En la pista que atraviesa Azcapotzalco, los usuarios se topan en su trayecto con puestos ambulantes, diablos y tanques de gas



# ERNESTO VILLANUEVA

EL MUNDO AL REVÉS

## La polémica de las armas de fuego

Los homicidios ocurridos por un niño en Torreón, Coahuila, que arrojó dos muertos ha generado un escándalo mediático que antepone el análisis superficial y efectista sobre la lógica racional que involucra un estudio de mayor calado y con datos puntuales.

En este lamentable caso el culpable de la opinión pública es el arma de fuego, no los sesgos cognitivos del menor y de su entorno y la ausencia de educación sobre el uso de las armas de fuego lo que denota razones multifactoriales que rebasan el argumento facilista invocado como explicación.

Si ese análisis simplista se extrapolara a casos mucho más graves el país estaría viviendo un retroceso. De acuerdo con datos del Inegi, las muertes por accidentes viales y atropellamientos en 2018 ascendieron a 4 mil, 227 fallecimientos; es decir, miles de veces más de los habidos en casos como el acontecido en Torreón.

Este dato, empero, no mereció ninguna nota de primera plana y en el mejor de los casos apareció en interiores en los medios que lo registraron. Hasta ahora nadie ha señalado que para

evitar esas muertes debe eliminarse la venta, el manejo y el uso de los transportes automotores (vehículos, camiones, motocicletas públicos y privados).

Esa medida traería no sólo una contracción económica, sino un retroceso en el desarrollo de cualquier sociedad que se atreviera a proponer semejante solución para erradicar efectivamente la muerte de raíz por esa causa.

Lo mismo se puede decir del número de muertes por ahogamiento o asfixia en albercas públicas y privadas y estanques. La Secretaría de Salud ha reconocido que es la segunda causa de muerte no intencional en el país (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0213911119301463>).

Tampoco en este rubro, nadie en su sano juicio ha propuesto eliminar las albercas, los estanques, parques acuáticos y prohibir el nado o la inmersión en el agua.

Esta causa de muerte no ha merecido ninguna atención mediática y sólo ha sido objeto de análisis en estudios especializados. Qué decir de los suicidios en el Metro de la CDMX, menores que las dos últimas causas apuntadas, pero con cifras muchísimo mayores que las registradas en hechos como el de Torreón, Coahuila y otros más similares.

Si se aplicara el mismo baremo, no hay duda que si se cierra el Metro no habría ningún suicidio en ese medio de transporte. Ninguno. Por supuesto, esa alternativa de solución sería un despropósito que dejaría a la CDMX incomunicada con efectos negativos en el mercado productivo que paralizaría la capital del país.

En México, los permisos de portación de armas de fuego no ascienden a 10 mil actualmente por las grandes restricciones que hay en el país para ejercer el derecho fundamental previsto en el artículo 10 constitucional. En Estados Unidos hay más de 600 millones de permisos de portación y los resultados son proporcionalmente muchísimo menores en Estados Unidos que en México.

Y esto no es porque los mexicanos seamos inferiores a los estadounidenses, sino que el sistema legal mexicano promueve la ignorancia como política pública. No hay escuelas para saber cómo guardar las armas de fuego, cómo usarlas responsablemente, cómo evitar su uso por menores de edad, cómo identificar quién tiene armas de fuego y de qué tipo.

La educación en esta materia hace la diferencia y aquí en lugar de restringir hay que regular con racionalidad y en apego a la Constitución.

• @evillanuevamx  
ernestovillanueva@hushmail.com

R-10

## SALVADOR TREJO

[purozlenk5@  
gmail.com](mailto:purozlenk5@gmail.com)



### Ya ni la chi..

Lo que pasa en el paradero de Cuatro Caminos está de la chi...flada, pues tras el artero ataque a nuestro compa Héctor García a manos de unos hijos del averno que lo apuñalaron para tumbarle sus pertenencias, a las autoridades de Naucalpan y del Metro les valió máuser, pues lejos poner más seguridad se hicieron como que la Virgen les habla y eso le costó la vida a un transeúnte.

Dos días después de que picaron a nuestro colega, apuñalaron a un hombre que caminaba sobre el Acceso C de dicho paradero para darle baje con sus cosas. Lo malo es que la víctima chupó faros y aun así no han hecho ni maíz y caminar por esa zona es ya una ruleta de la muerte.

Por tratarse de una zona limítrofe entre Chilangolandia y El Estuche del Edomex nomás se avientan la pelotita, pues los de Naucalpan dicen que la seguridad en el Cetram de Cuatro Caminos es responsabilidad del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) y éstos que de los ostros y ahí se la llevan, mientras los malandros se carcajean de ambos.