

**PARLAMENTO  
ABIERTO**

La voz de la ciudadanía

**INFORMACIÓN CDMX**

Para su consulta vía Internet ingresa a la página

**[www.aldf.gob.mx](http://www.aldf.gob.mx)**

# INE se extralimitó en reglas para 2018: MAM

● Mancera avala impugnación que presentó la Presidencia

**LEOBARDO PÉREZ**

Corresponsal

—metropoli@eluniversal.com.mx

**Villahermosa.**— El jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera Espinosa, avaló la impugnación que la Presidencia de la República hizo a los lineamientos del Instituto Nacional Electoral (INE) para garantizar piso parejo rumbo a 2018, afirmando que era necesaria su revisión, porque el organismo se extralimitó.

“Qué bueno que se va a revisar, para que todos estemos trabajando en un marco constitucional, qué bueno que se va a revisar”, enfatizó Mancera después de hacer la entrega de una donación de siete patrullas al municipio de Centro, para combatir la inseguridad en la capital de esta entidad, Villahermosa.

El mandatario capitalino afirmó que los lineamientos emitidos por el Instituto Nacional Electoral el pasado 22 de julio se extralimitaron y por

**“Qué bueno que [en el Instituto Nacional Electoral] se va a revisar, para que todos trabajemos en un marco constitucional”**

**MIGUEL ÁNGEL MANCERA**

Jefe de Gobierno de la CDMX

esa razón es necesario que se realice una revisión a fondo, incluso anunció que al interior de la Conferencia Nacional de Gobernadores (Conago) se planteará este tema.

“Era indispensable, me parece que hay una necesidad de análisis a fondo de lo que se determinó ahí. Yo creo que [el INE] está extralimitado y requiere ser objeto de análisis”, insistió el jefe de Gobierno de la capital del país.

En días pasados, el gobernador de Tabasco, Arturo Núñez Jiménez, acusó que la autoridad electoral federal se excedió en la emisión de lineamientos para regular a los aspirantes a cargos de elección popular, pero dijo respetarlo, ya que corresponde a los partidos políticos impugnarlo.

“El INE acaba de hacer algunos lineamientos, para mi gusto, en algunos casos se excede de sus atribuciones, pero nadie lo ha impugnado ante el Tribunal Electoral de los actores políticos que lo pueden hacer legitimado para ello; pero la verdad es que actores políticos desde la oposición de cualquier signo distintivo que sea el gobierno que en algunos casos quisieran paralizar a los gobiernos”, aseveró el gobernador.

Durante su visita a Tabasco, el jefe de Gobierno de la CDMX aclaró que el Frente Amplio Democrático no es contra Andrés Manuel López Obrador. “No se tiene por qué hacer planteamientos en contra de nadie, sino a favor de México, porque nuestro país lo que menos necesita es que haya pleitos y confrontaciones, requiere que se construyan escenarios”, afirmó.

Dijo que llegado el momento tomará una decisión sobre su permanencia en el Gobierno de la Ciudad de México. “Vamos analizar los tiempos legales y, obviamente, lo que se esté construyendo a favor de que se haga un frente con la ciudadanía; es lo importante, porque es ahí donde está la clave”, concluyó. ●



Aplica Secretaría plan piloto con 550 alumnos

# Alerta Salud a niños por contaminación

## ¡Cuidado!

Estas recomendaciones difunde la aplicación AIRE CDMX, según el nivel de contaminación.

- Después de 51 puntos Imeca, considerar limitar el esfuerzo prolongado a la intemperie.
- Después de los 101 puntos, limitar la actividad prolongada a la intemperie.
- Después de 151 puntos, se debe evitar el esfuerzo al aire libre.

**Paola Olmos,**  
*subdirectora de Salud*

/// Muchas Secretarías estamos trabajando para disminuir la exposición y disminuir la contaminación”.

## Llevar a 4 escuelas Semáforo Ambiental para explicar el daño por el nivel de Imecas

DALILA SARABIA

La Secretaría de Salud puso en marcha un programa piloto con el que busca generar conciencia entre estudiantes de quinto y sexto de primaria sobre los daños que pueden padecer por la exposición a la contaminación.

Durante dos meses, la Secretaría trabajó con 550 alumnos de cuatro planteles, a quienes, con ayuda de un Semáforo Ambiental, expuso los peligros a la salud cuando los índices contaminantes sobrepasan los 150 puntos.

“Nuestro principal objetivo es que la población -y en este caso estamos trabajando con niños que son quienes van a crecer con esta información-, la asimilen, la hagan suya y que ellos puedan hacerse responsables de su exposición a los contaminantes”, señaló Paola Olmos,

subdirectora de Enfermedades Transmisibles, Urgencias y Desastres de Salud.

En esta primera etapa se escogieron cuatro primarias ubicadas en Azcapotzalco y Tlalpan, que son las demarcaciones donde con mayor frecuencia se disparan los índices de contaminación.

Durante las vacaciones, la Secretaría de Salud evalúa los primeros resultados obtenidos y la posibilidad de ampliar la muestra de escuelas para -tentativamente en un año- aplicar políticas públicas globales.

“Estamos evaluando la posibilidad de poder ampliar el universo de escuelas y de niños con los que trabajemos con la finalidad de ya tener una herramienta útil y que podamos hacer extensiva a todos los escolares”, indicó la funcionaria.

Paralelamente, agregó, trabajan en hacer mediciones de tipo epidemiológico y así identificar los efectos agudos a la salud que pudiesen desarrollar los estudiantes.

Ésta es la primera vez

que en la Ciudad se hace un estudio de este tipo.

Olmos reconoció que uno de los motivos que llevó a la Secretaría de Salud a emprender esta prueba piloto es que la alerta de contingencia no siempre llega a las escuelas y menos a los alumnos.

Y, cuando llega a afectar, se les instruye no salir al recreo o tener actividades físicas en el patio, pero los menores no entienden el porqué.

El trabajo de prevención y promoción se tiene que hacer con niños, pues los adultos minimizan los daños que la contaminación les genera a la salud, consideró la especialista.

“Buscamos que hagan suya esta información y que convengan a los papás -por ejemplo- de quizá no salir al parque cuando la contaminación está elevada”, dijo Olmos.

Una de las crisis ambientales más fuertes en la Ciudad se vivió en mayo pasado donde por casi nueve días consecutivos la Ciudad estuvo en contingencia.



**IRREGULARIDAD 3 DELEGACIONES**

# GCDMX clausura construcciones

**POR ARTURO PÁRAMO**

arturo.paramo@gimm.com.mx

Por diversos delitos ambientales, a leyes de construcción y de desarrollo urbano, Gobierno de la Ciudad de México clausuró y cerró cinco construcciones.

En el operativo participaron la Secretaría de Gobierno, la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), la Fiscalía Desconcentrada en Materia de Investigación en Delitos Ambientales y en Materia de Protección Urbana (Fedapur) de la Procuraduría General de Justicia

capitalina y la Secretaría de Seguridad Pública.

Las acciones se realizaron en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez y Álvaro Obregón, y fueron resultado de denuncias vecinales y de investigaciones por parte de las autoridades locales.

En la delegación Cuauhtémoc se intervino en tres inmuebles en Nuevo León número 238, colonia Hipódromo se aseguró la azotea donde se construía un helipuerto.

En Aguascalientes número 55, colonia Roma Sur,

la Procuraduría Ambiental y del Reordenamiento Territorial clausuró una construcción por la edificación de dos pisos no autorizados, misma situación que se registró en Atlixco número 34, colonia Condesa.

## 5

### OBRAS

fueron clausuradas por violar leyes de construcción

En la delegación Benito Juárez, fue asegurada la construcción de Adolfo Prieto número 1633, colonia Del Valle; en tanto que en Álvaro Obregón fueron colocados sellos de clausura en la edificación ubicada en el número 5602 de calzada Desierto de

los Leones, en la colonia Olivar de los Padres.

A cargo del operativo estuvo el subsecretario de Gobierno, Guillermo Orozco Loreto y el subprocurador de Ordenamiento Territorial, Emigdio Roa Márquez.

Entre las violaciones registradas en las construcciones estuvieron el rebasar el número de niveles permitidos en los programas de desarrollo urbano, invasión de áreas, violación al uso de suelo y falta de permisos, entre otras.

En cuatro de los casos también fueron fincadas responsabilidades a los directores responsables de obra, por permitir las violaciones a las leyes capitalinas, se informó.

## Aumentó 40% la derrama económica dejada por visitantes en 9 años: Turismo

ALEJANDRO CRUZ FLORES

La derrama económica que dejan los turistas en la Ciudad de México aumentó más de 40 por ciento en los nueve años recientes, al pasar de 14 mil 229 millo-

nes de pesos a 24 mil 991 millones, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Turismo capitalina.

Asimismo, en el mismo periodo se registró un aumento de 30 por ciento en la generación de empleos en el sector, específicamente en hoteles y restaurantes, al pasar de 798 mil 133 a un millón 198 mil.

La dependencia señaló que la ocupación hotelera se elevó 12 puntos porcentuales al pasar de 54 a 66 por ciento, aunado a que el número de cuartos de hotel también ha ido a la alza, toda vez que de 48 mil 409 habitaciones que había en 2007, para 2016 sumaron 51 mil 334.

Las estadísticas de la Secretaría de Turismo local destacan también que el gasto promedio de un turista por estancia en la Ciudad de México —de alrededor de dos días y medio— de 5 mil 942 pesos, aunque los visitantes extranjeros erogan una media de 15 mil 439 pesos, mientras los nacionales, 3 mil 521 pesos.

El año pasado, la capital del país recibió 4 millones 405 mil 501 vacacionistas, que se hospedaron al menos una noche, de los cuales 3 millones 351 mil 133 provinieron de otros estados de la República y el resto de distintos países del mundo.



**■ Negoció acuerdos con vecinos a modo; piden que Mancera los escuche**

## Desconocen a Patricia Mercado opositores a la línea 7 del Metrobús

**■ ROCÍO GONZÁLEZ ALVARADO**

Los coordinadores de los comités ciudadanos de Polanco y Anzures que se oponen a la línea 7 del Metrobús sobre Paseo de la Reforma desconocieron a la secretaria de Gobierno de la ciudad de México, Patricia Mercado, como interlocutora y pidieron una audiencia directa con el mandatario local, Miguel Ángel Mancera, tras señalar que la funcionaria los ha ignorado y en su lugar negoció acuerdos con vecinos "a modo".

"No se vaya sin escucharnos y conocer nuestra propuesta", pidieron los representantes vecinales, quienes en conferencia de prensa dieron a conocer que interpusieron un tercer amparo contra dicho proyecto por violar los derechos humanos de los usuarios.

Eduardo Farah, coordinador del comité Chapultepec Polanco,

recordó que ya en una ocasión, cuando por primera vez manifestaron su oposición a la ruta fijada para la línea 7, entregaron una carta a la secretaria de Gobierno para solicitar una reunión.

"Jamás nos respondió; invitó a sus amigas y salió a decir que ya había un acuerdo con los vecinos. No nos consultó", refirió, al señalar que tras la renovada petición para una audiencia, personal de esa dependencia comenzó a tener acercamientos con los comités, pero "no negociamos nada con una señora que nos engañó de manera brutal; queremos hablar con el jefe de Gobierno, quien es el que decide", apuntó.

Leopoldo Vargas, de Los Morales, secundó tal postura. "No estamos dispuestos a participar en mesas de trabajo estériles. Pedimos una reunión técnica con Man-

cera y las dependencias involucradas", para exponer inquietudes sobre los costos del proyecto, la contaminación, la tala de árboles y la saturación vial.

Alejandro Curiel, del comité de Anzures, indicó que la falta de información e interlocución con los

vecinos ha provocado que se entren del proyecto por los medios de comunicación, lo que ha generado dudas e incertidumbre.

"Existe preocupación y urge una reunión de trabajo para tener las especificaciones. ¿Qué va a suceder con los ciclistas? Dicen que van a ir por el camellón, pero existe un tramo en la Estela de Luz que no hay manera de que se haga una ciclovia", apuntó.

# Obras asegura que túnel de Mixcoac no se anegará

● Es la respuesta que da ante fotos y videos en redes que revelan filtraciones de agua

## PHENÉLOPE ALDAZ

phenelope.aldaz@eluniversal.com.mx

Mientras vecinos viralizan en redes sociales imágenes de las filtraciones de agua que persisten en el doble túnel de Mixcoac, la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) asegura que la construcción de un cárcamo evitará que éste se inunde.

El cárcamo de bombeo, indicó la secretaria, tiene el objetivo de “almacenar el agua de lluvia excedente y canalizarla de manera eficiente con la finalidad de evitar inundaciones”.

Precisó que éste se ubica en la avenida Río Mixcoac y su cruce con Barranca del Muerto. Cuenta con una capacidad de almacenamiento de 240 mil litros, que equivale a llenar casi 240 tinacos caseros.

“El punto más profundo del desnivel Mixcoac-Insurgentes se encuentra a 23 metros, mientras que el cárcamo de bombeo tiene una profundidad de 32 metros, el equivalente a un edificio de 10 pisos de altura. Su profundidad es mayor para darle la capacidad de recolectar el líquido que escurre tanto de la superficie de la calle como de los dos niveles del desnivel”, explicó la dependencia.

Apenas el 7 de agosto, el secretario de Obras y Servicios, Édgar Tungüí, reconoció que a lo largo del desnivel se encontraron alrededor de 60 filtraciones de agua derivadas de fugas en la red de agua potable y de drenaje, así como en tomas domiciliarias.

De ellas, afirmó, se habían resuelto 50 en conjunto con el Sistema de Aguas de la Ciudad de México (Sacmex) y las que se mantienen pendientes, aseguró, no afectan la estructura del túnel vehicular.

Pese a ello, a través de sus redes sociales vecinos de la zona de Mixcoac ha difundido fotos y videos desde el interior del desnivel, en donde dan

cuenta de los escurrimientos.

La Sobse destacó que además del cárcamo de bombeo, para evitar que el agua proveniente de una lluvia intensa llegue a la parte más baja de los túneles, a la zona central, en las rampas de entrada y salida fueron habilitadas coladeras pluviales verticales, denominadas bocas de tormenta, las cuales captarán el agua de lluvia y la enviarán al cárcamo de bombeo a través de un sistema de tuberías.

Detalló que dentro de los túneles también se instaló un sistema de drenaje que cuenta con rejillas de desagüe colocadas a 30 metros de distancia y conectadas al cárcamo de bombeo, por lo que el agua que pueda ingresar al desnivel será enviada al mismo punto. ●



**DIAGNÓSTICO DE LA UNAM**

# Están ociosos 324 puentes

**De 1,023 pasos peatonales, 32% no es utilizado porque están mal ubicados, tienen daños o incluso los usuarios temen ser asaltados**

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

En la Ciudad de México, tres de cada diez puentes peatonales son usados por las personas debido a que tienen fallas estructurales, son conocidos como zonas de asaltos o están mal ubicados.

Un análisis georreferenciado de accidentes viales elaborado por Héctor Reséndiz, del Instituto de Geografía de la UNAM, señala que de los mil 023 puentes peatonales que hay en la capital del país, 32% no es utilizado por los peatones.

Afirmó que la falta de aprovechamiento de estas estructuras no se debe a la

negligencia ciudadana, sino a que los peatones los ubican como puntos donde los asaltan; porque están dañados o incluso porque se ubican en una parte de la avenida que no es la idónea para cruzar.

Además, el estudio indica que han ocurrido atropellamientos a menos de 150 metros de distancia de éstos, debido a que la gente opta por sortear a los vehículos en vez de usar el puente.

“Analizado el inventario de datos, hay mil 023 puentes peatonales; de éstos 324, que representan 32% del total, presentó atropellamientos que ocurren a menos de 150 metros de distancia de éstos, lo cual signifi-

ca que una tercera parte de los puentes no son usados por mala ubicación, no tiene buenas condiciones o por inseguridad porque es peligroso usarlos dado que son sitios donde hay maleantes o peligro estructural”, criticó el

académico de la UNAM.

Reséndiz detectó que de los 324 puentes que no se aprovechan hay nueve que son un foco rojo porque de 2010 a 2013 se registraron 109 muertes por atropellamiento a menos de 150 metros de distancia de ellos. Algunos de ellos se ubican sobre Constituyentes, Montevideo, Ejército Nacional o la calzada Ignacio Zaragoza, entre otras vialidades.

## ZONAS DE RIESGO

Entre 2010 y 2013 estos nueve puentes peatonales sumaron más de 100 muertes de peatones por atropellamientos:

- Constituyentes 1226, colonia Lomas Altas: 16 atropellados
- Avenida del Conscripto 18, colonia Campo Militar: 14 atropellados
- Montevideo 360, colonia Lindavista: 14 atropellados
- Ejército Nacional 774,

colonia Polanco: 12 atropellados

- Ignacio Zaragoza 357, colonia Industrial Puerto Aéreo: 11 atropellados
- Ignacio Zaragoza 789, colonia Puebla: 11 atropellados
- Calle Nezahualcóyotl 83, Centro: 11 atropellados
- Ricardo Flores Magón, colonia Guerrero: 10 atropellados
- Anillo Periférico 6, colonia Ampliación Daniel Garza: 10 atropellados



# Recurren a innovación para librar problemas

VÍCTOR JUÁREZ

Con ayuda de la tecnología, ocho problemas de la Ciudad de México recibirán ayuda de decenas de programadores.

Esto, a través del segundo Código para la CDMX, una

convocatoria del Laboratorio para la Ciudad (LabCDMX) para superar retos de política pública con ayuda de datos abiertos y el desarrollo de software y apps.

Ayer, los 8 retos fueron presentados a los participantes, quienes tendrán hasta el 31 de agosto para presentar sus propuestas, en fase de prototipo, para ser modificadas y elaboradas colaborativamente en el Laboratorio.

“Es un ejercicio de gobierno abierto, o ciudad abierta, que consiste en integrar a las personas impactadas por las decisiones”, ex-

presó Diego Cuesy, coordinador de Ciudad Abierta.

El primero de los retos consiste en reforzar el programa Aprendiendo a Convivir, de la Secretaría de Educa-

ción CDMX, para prevenir la violencia en Instituciones de Educación Superior, para lo cual se desarrolló el Sistema de Información Localizada.

También, aprovechar la información de las brigadas de Médico en Tu Casa para agilizar el seguimiento a pacientes, y hasta diseñar un sistema de sensores para medir la exposición de contami-

antes a nivel peatonal.

“Código para la Ciudad de México busca que asociaciones civiles, colectivos u organizaciones, en conjunto con las dependencias de gobierno, desarrollen e implementen soluciones tecnológicas a retos que enfrenta la ciudad”, dice la convocatoria.

TIENE UN ELEVADO COSTO DE MANTENIMIENTO Y FALLAS PERMANENTES: GAVIÑO

## La Línea Dorada hace honor a su nombre; es la más cara del Metro

**Trenes.** Atenderlos cuesta 3 mil mdp al año, cuando el resto de las unidades sólo requieren mil 740 mdp; L12, la que menos usuarios transporta

**KARLAMORA**

Para el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el programa de mantenimiento de trenes de la Línea 12 y el esquema de financiamiento para su adquisición han resultado desfavorables, pues además de ser la ruta más costosa en la historia del SCT, hay errores permanentes.

Durante la presentación del Diagnóstico Actualizado del STC, Jorge Gaviño, titular del organismo, dijo que la Línea Dorada, que data de la administración de Marcelo Ebrard, es la que más recursos ha requerido, no sólo por la construcción, sino también por la rehabilitación que requirió. Sin embargo, es la que menos usuarios transporta: 400 mil pasajeros al día.

La adquisición de los 30 trenes, en un plazo de 17 años, costará entre 28 mil y 30 mil millones de pesos, monto que sería suficiente para darle mantenimiento y reparación a todas las áreas del STC, desde túneles, estaciones, trenes y escaleras.

Explicó que a través de la figura de Pago Por Servicios (PPS), el mantenimiento de los 30 trenes tiene un costo anual de entre dos mil 800 y tres mil millones de pesos, cuando el resto de las unidades (357) reciben una inversión de mil 740 millones de pesos al año.

Si se hubiera hecho en otro esquema el programa de mantenimiento, explicó, el máximo habría sido de 12 mil millones de pesos, a 17 años.

Detalló que además se invirtieron mil 200 millones de pesos en el tramo de Atlalilco a Tláhuac, debido a que la ruta tenía calidad deficiente y un trazo con mal diseño, lo que provocó el cierre de 11 estaciones, durante 11 meses.

“Les quiero decir que la corrección de esas fallas de origen y la ejecución de las obras de la Línea 12 no son definitivas. Lamentablemente, los efectos de esos errores serán permanentes; la Línea 12 representa una problemática especial que estamos atendiendo con un costo elevado de mantenimiento”, afirmó.

El funcionario adelantó que buscará a la empresa CAF, encargada del PPS, para modificar el contrato referente a la Línea 12, con el objetivo de que puedan colaborar empleados del STC en las reparaciones.

Gaviño reconoció que durante muchos años el Metro ha carecido

del presupuesto necesario para su adecuado mantenimiento y operación. Actualmente, éste asciende a 16 mil millones de pesos, en promedio, y aunque pareciera mucho, es, dijo, mínimo en comparación con todo lo que se requiere.

### MÁS PROYECTOS

Mencionó que entre los proyectos del Fideicomiso Metro (Fimetro), creado con el aumento a la tarifa, se concretó la compra de 10 trenes, otros 105 fueron reparados; las estaciones de la Línea 1 fueron renovadas y se modernizó el sistema de tracción-frenado de 85 unidades.

Además, ya se gestiona la renovación de tres subestaciones de alta tensión y de 181 de rectificación, para prevenir la falta de alimentación eléctrica a las Líneas 1, 2 y 3.

### ROBOS

## Lagunas penales pegan al SCT

● Jorge Gaviño, titular del Metro, informó que desde la entrada en operación del programa Código Rojo, con el que se busca abatir la inseguridad en las estaciones, mil 993 probables responsables de robos fueron puestos a disposición del Ministerio Público de febrero de 2016 a la fecha.

De ese universo, sólo se judicializaron 20 casos, debido a lagunas del nuevo Sistema de Justicia Penal Acusatorio. Debido a que la cantidad no es significativa, el STC, en coordinación con la PGJ, desarrolló un plan en la última semana con el cual 14 casos llegaron al juez. /KARLAMORA



# Destina el Metro 10% de su gasto en la Línea 12

- Diagnóstico revela que las fallas y mantenimiento la hacen muy cara
- En 17 años debe pagar 30 mil millones de pesos por la renta de 30 trenes

**EDUARDO HERNÁNDEZ**  
—metropoli@eluniversal.com.mx

En medio de las dificultades financieras que enfrenta el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro para mejorar sus instalaciones, la Línea 12 sigue representando costos económicos altos para el Gobierno capitalino, luego de que fue reparada por fallas en trenes y vías.

Ayer, al presentar el *Diagnóstico Actualizado del STC Metro*, su director, Jorge Gaviño Ambríz, aseguró que la llamada Línea Dorada, que va de Tláhuac a Mixcoac, es la que más recursos requiere tan sólo para mantenimiento y reparación.

De hecho, del total del presupuesto anual del STC de 16 mil millones de pesos, la Línea 12 —que se construyó en la administración de Marcelo Ebrard— necesita 10%.

Gaviño recordó que incluso se pagarán en 17 años 30 mil millones de pesos por la renta de los 30 trenes que funcionan en esa ruta. Se trata del contrato de pago de prestación de servicio PPS que se firmó con la empresa CAF en dólares y esa cantidad, ejemplificó, es la que se requiere para atender el rezago de la red completa.

“Es la que más recursos se ha lle-

vado, no sólo por la construcción sino por la rehabilitación que tuvimos que hacer en años pasados, un costo importante en obra civil y mecánica, y luego una reparación de más de mil 200 millones de pesos, sólo en el viaducto elevado, más 800 millones de pesos que se calcula tendrá que absorber en la parte subterránea”, dijo.

Detalló que pese a la corrección y la ejecución de las obras de la Línea 12 que se han realizado después de su inauguración, éstas no son definitivas y los efectos de esos errores serán permanentes, con un costo elevado de mantenimiento.

“Cada año vamos a tener que invertir, sólo para el mantenimiento de instalaciones fijas y vías, aproximadamente 200 millones de pesos, sin considerar que además requeriríamos modificar las siete curvas del tramo subterráneo y las curvas uno, dos y 64, en las colas de maniobras de Tláhuac y Mixcoac. Hemos solicitado, para ello a la Asamblea, 850 millones de pesos”, explicó Gaviño Ambríz.

**Continúa la problemática.** Pese al aumento de dos pesos a la tarifa del Metro, con lo que se han reunido 9 mil 327.3 millones de pesos, en el Sistema de Transporte Colectivo no se ha de-

jado de tener incidentes causados por las lluvias, inundaciones, objetos en vías y fallas eléctricas, tanto en las instalaciones fijas como en los trenes.

El titular del STC Metro indicó que es necesario atender el rezago de muchos años en el sistema, por lo que aparte del gasto corriente se requieren 30 mil millones de pesos para poner a punto al sistema.

Otra problemática que ha tenido en este transporte público masivo es la obsolescencia del sistema de alimentación eléctrica, pues cuentan con tres grandes subestaciones de alta tensión y 181 subestaciones de rectificación. La más antigua, ubicada en la calle Buen Tono, tiene más de 48 años y sus componentes ya no existen en el mercado, por lo que personal del Metro tiene que fabricarlos o tomarlos de otras subestaciones.

Gaviño resaltó que en su administración han logrado avanzar 25% en el rubro de accesibilidad universal, colocando elevadores y remodelando escaleras eléctricas; además, se reniveló la pasarela oriente de la Estación Viaducto de Línea 2, corrigiendo asentamientos de hasta 16 centímetros, y en la Línea A se concluyeron las obras del Colector de La Paz para terminar con los problemas de inundaciones que se venían presentando desde hace años.

Informó que desde el 13 diciembre de 2013 hasta junio de 2017, los recursos que se reunieron por concepto de por ajuste de tarifa (dos pesos) fueron 9 mil 327.3 millones de pesos, de los cuales se erogaron a la fecha 7 mil 534.2 millones de pesos.

“El dinero se invirtió en la compra de nuevos trenes para Línea 1, donde se erogó mil 136.2 millones de pesos; el mantenimiento mayor a 45 trenes Línea 2, para lo que se gastaron mil 295 millones de pesos; en la modernización del sistema tracción-frenado de 85 trenes se invirtieron 2 mil 306.6 millones de pesos”, detalló.

Se invirtió para la renivelación de vías de la Línea A con 503.4 millones de pesos; la reparación de 105 trenes, con un gasto de mil 471.7 mdp; la reincorporación de 7 trenes a la Línea A, con una inversión de 145.2 millones de pesos, y la renovación integral de la Línea 1 y sus estaciones, donde se erogaron 647 millones de pesos. ●

## Panorama financiero

“Es la que más recursos se ha llevado, no sólo por la construcción sino por la rehabilitación que tuvimos que hacer en años pasados, un costo importante en obra civil y mecánica”

“Cada año vamos a tener que invertir, sólo

para el mantenimiento de instalaciones fijas y vías, aproximadamente 200 millones de pesos, sin considerar que además requeriríamos modificar las siete curvas del tramo subterráneo y las curvas uno, dos y 64”

**JORGE GAVIÑO**  
Titular del STC Metro



A 2016 SE HAN INVERTIDO 1,200 MDP EN REPARACIONES

# L-12 de Ebrard, la más costosa: 200 mdp de gasto al año por fallas

Por Uriel Bahena

**A LA OBRA** le han cambiado rieles, balastos, durmientes... debido al desgaste por deficiencias en las curvas 2, 37 y 64, dice el director del STC-Metro

**DEBÍA** costar 17 mil 500 mdp, pero al final salió en más de 26 mil mdp; estuvo parada 20 meses por los errores en su construcción

## Por malhecha, la más cara de por vida

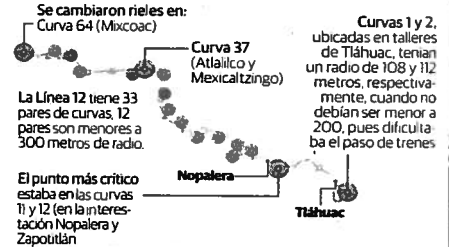
- » **Incompatibilidad:** Se tenía un riel de modelo americano y una rueda fabricada bajo otros estándares.
- » Las ruedas se cambiaron para que pudieran embonar con el riel
- » La aleación de acero de riel se cambió por su erosión prematura
- » **Desgaste:** Las vías entre estaciones presentaban un deterioro ondulatorio que provocaba desniveles
- » **Marcha lenta del convoy:** por las anomalías, los trenes habían reducido la velocidad de trayecto a 35 km por hora



Los ejes de los bogies de 2.5 m ocasionaban un inadecuado contacto del tren con las vías y un mayor daño por fricción.

## Cambios permanentes

Sólo para rehabilitar las curvas 2, 37 y 64 se gastaron 20 mdp.



Requiere 200 mdp anuales para mantenimiento, reporta

# STC: L-12 de Ebrard, costosa y deficiente

Por Uriel Bahena > [mexico@razon.com.mx](mailto:mexico@razon.com.mx)

**L**a Línea 12, una de las principales obras del Gobierno de Marcelo Ebrard, ha sido la más costosa del Sistema de Transporte Colectivo (STC) debido a sus deficiencias, por lo que requiere anualmente 200 millones de pesos en mantenimiento más el costo de otras modificaciones, explicó el director general del Metro, Jorge Gaviño.

## > el dato

LA STC solicitó a la Asamblea Legislativa 850 millones de pesos para enfrentar la problemática en la llamada Línea Dorada, durante la pasada administración.

Al presentar el Diagnóstico Actualizado del SCT 2017, recordó que durante más de un año se suspendió el servicio

**JORGE GAVIÑO**, director general del Metro, señala que errores en la construcción son de por vida; destaca costos extras para modificar curvas, reperfilear vías y ruedas

de las estaciones Tláhuac a Atlalilco, el cual fue reanudado en su totalidad en noviembre de 2015, pero los errores que se cometieron de origen en la construcción serán de por vida, resaltó el funcionario.

Esta línea de transporte público costó 26 mil millones de pesos, casi 50 por ciento más que los 17 mil 583 millones que el Gobierno capitalino estimó al inicio de la obra.

"La Línea 12 representa una problemática especial y estamos atendiendo con un costo elevado de mantenimiento, cada año vamos a tener que invertir, para su mantenimiento de instalaciones fijas y vías aproximadamente 200 millones de pesos, sin considerar los requerimientos necesarios para modificar curvas del

tramo subterráneo y las curvas 1, 2 y 67 en las maniobras de Tláhuac y Mixcoac", manifestó Gaviño.

Detalló que esta línea es la que más recursos se ha llevado, no sólo por la construcción, sino también por la rehabilitación que costó más de mil 200 millones de pesos, sólo en el Viaducto Elevado, además de 800 millones de pesos que se calcula se tendrán que invertir para corregir la parte subterránea.

Por lo pronto este año se han invertido 20 millones de pesos en el cambio de rieles de la curva 37, ubicada en las inmediaciones de la estación Atlalilco, que están dañadas por desgaste ondulatorio y se rehabilitará la curva 64 ubicada en Mixcoac

y la 2 localizada en el tramo superficial de la terminal Tláhuac.

Siendo Jefe de Gobierno, Ebrard adquirió trenes que resultaron ser más anchos a los que se necesitaban en las estaciones de esa línea.

**\*el tip**

**GAVIÑO** afirmó que es urgente invertir 30 mil mdp en todo el sistema.

Había una diferencia de 30

centímetros en el ancho de cada vagón y además el sistema de rodamiento de los trenes no era compatible con las vías por lo cual se tuvieron que cerrar 11 estaciones durante 20 meses para corregir las fallas.

La administración de Ebrard además adjudicó sin licitación la renta de éstos y clasificó como información reservada al menos 17 documentos de esta construcción.

La línea entró en operación en octubre de 2012, cuando se contaba sólo con 18 de los 30 trenes.

Además, en marzo de 2013 se reportó que hacían falta 31 escaleras eléctricas de 10 estaciones, cinco elevadores, puertas

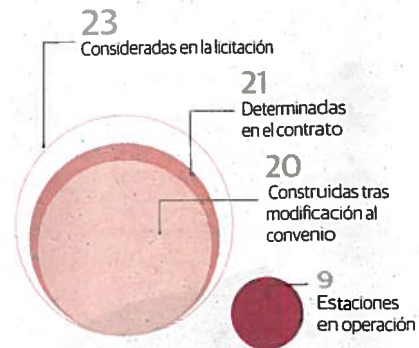
de andén en las estaciones Zapata y Mixcoac, el estacionamiento para conductores y personal técnico de esta última estación, entre otras anomalías que sumaban un faltante de 800 millones de pesos.

Gaviño destacó que los recursos que se necesitan para solucionar todos los problemas de mantenimiento en toda la red del Metro sumarían 30 mil millones de pesos, o 20 mil millones de pesos para mantener un equilibrio. Sin embargo, el presupuesto actual es de 16 mil millones de pesos, de los cuales casi 50 por ciento es por la venta de boletos y tarjetas y el resto lo da el gobierno local.

Además, informó que también es urgente cambiar las subestaciones de las líneas 1, 2 y 3 del Metro, que han dado servicio por 48 años, pues podrían presentar una gran falla eléctrica. Y señaló que los cuatro centros de control central requieren una urgente modernización, pues los transformadores son de tecnología obsoleta.

**Menos estaciones**

Desde su origen a la actualidad, así cambió la planeación de la Línea.



**Mucho tiempo**

La construcción tardó más de lo estipulado.



**La línea abollada**

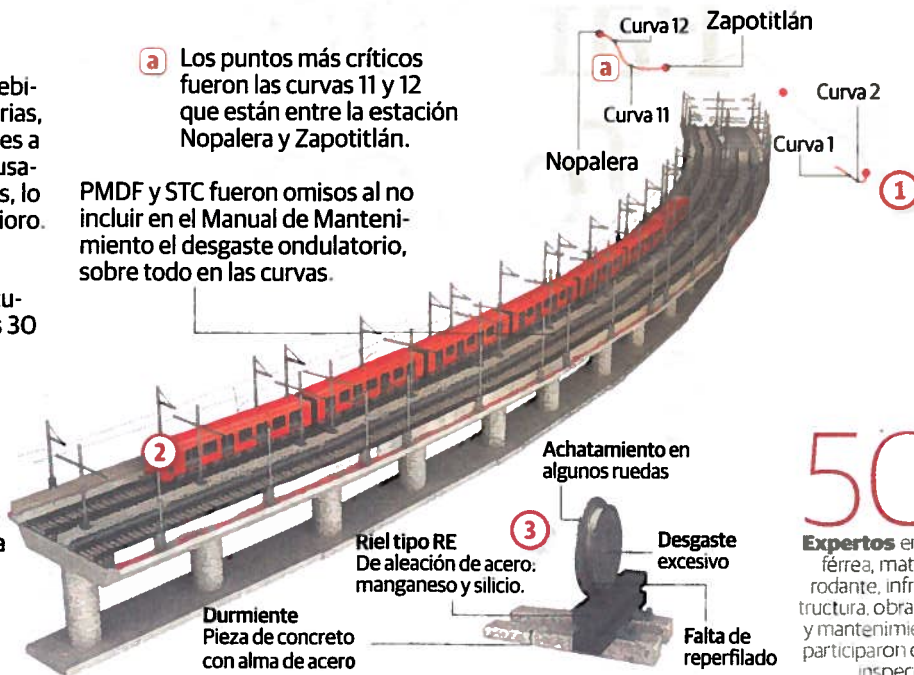
Cerró 11 estaciones en 2014 tras registrarse las fallas siguientes y abrió 20 meses después.

**Conclusiones**

- 1 **Curvas más afectadas:** Curvas 1 y 2 fueron concebidas como líneas secundarias, para entradas de los trenes a los talleres, pero fueron usadas como líneas primarias, lo que incrementó su deterioro.
- 2 **Inició operaciones en octubre de 2012 con 18 de los 30 trenes.**
- 3 **Incompatibilidad:** Se empleó un riel bajo el estándar arena (americano) y una rueda fabricada bajo otros estándares.

a Los puntos más críticos fueron las curvas 11 y 12 que están entre la estación Nopalera y Zapotitlán.

PMDF y STC fueron omisos al no incluir en el Manual de Mantenimiento el desgaste ondulatorio, sobre todo en las curvas.



**50** Expertos en vía férrea, material rodante, infraestructura, obra civil y mantenimiento participaron en la inspección



## Suman otro amparo contra L7 de Metrobús

● Usuarios del transporte público aseguran que saldrá más caro ir a Santa Fe

**GERARDO SUÁREZ**

—metropoli@eluniversal.com.mx

Vecinos que se oponen a la construcción de la Línea 7 del Metrobús en Paseo de la Reforma informaron que fue presentado un nuevo amparo en contra de las obras, promovido por usuarios de transporte público que acusan afectaciones a su economía y a la movilidad.

Gustavo García, abogado de los inconformes, describió que en la queja fue incluido un grupo de 10 usuarios de las actuales rutas de transporte concesionado y del Gobierno local que circulan por Reforma, que realizan un recorrido desde Indios Verdes a Santa Fe, conexión que no ha quedado resuelta con la nueva línea de Metrobús.

“En el amparo se expone que no es un proyecto de interés social. Uno de los argumentos es el tema de la tarifa, quienes usen el Metrobús y vayan a Santa Fe tendrán que hacer

un trasbordo que les costará más, cuando hoy se puede hacer el recorrido por dos o cuatro pesos en el sistema M1”, expuso García.

El recurso legal fue interpuesto el viernes pasado; en próximos días se resolverá si es admitido y, en su caso, si se concede alguna suspensión a los quejosos.

Este juicio de amparo se suma al promovido por el comité vecinal de la colonia Chapultepec Polanco y el de la Academia Mexicana de Derecho Ambiental, el cual obligó al Gobierno capitalino a detener por algunos días las obras y que hasta ahora impide cualquier afectación a áreas verdes del Bosque de Chapultepec, incluidos el parque Libano y El Mexicanito, este último frente al Auditorio Nacional.

En la conferencia, representantes de ocho comités ciudadanos de Polanco así como el de la colonia Anzures insistieron en pedir una audiencia con el jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, para exponer sus alternativas al proyecto de Metrobús, sobre el cual insistieron en que no debería haber autobuses de diesel que brinden servicio, sino que deberían ser más limpios, por ejemplo unidades híbridas, eléctricas o de gas natural.

Eduardo Farah, de la colonia Chapultepec Polanco, criticó que la semana pasada entregaron un escrito para pedir la audiencia y el Gobierno les ofreció en respuesta una reunión con la secretaria de Gobierno, Patricia Mercado, la cual rechazaron porque ya habían hablado con ella hace tres meses y sus demandas no se atendieron, como la modificación del trazo por Constituyentes.

Los vecinos María Ignacia Morán y Alejandro Curiel pidieron que se exhiba el proyecto ejecutivo de la obra; a su vez, Silvia Ridolfi, vecina de la calle Monte Elbruz, expuso que censaron 111 árboles en una franja del parque Libano. ●

**“Quienes usen el Metrobús y vayan a Santa Fe deberán hacer un trasbordo que les costará más cuando hoy hacen el recorrido por dos o cuatro pesos en el sistema M1”**

**GUSTAVO GARCÍA**

Abogado de los inconformes

**LÍNEA 7 DEL METROBÚS**

## Vecinos de Polanco arman guardias por tala de árboles

**POR ARTURO PÁRAMO**  
arturo.paramo@gtmm.com.mx

Vecinos de Polanco establecieron una guardia permanente para impedir la tala de árboles en Reforma

y Monte Elbruz, donde retornarán los autobuses de la Línea 7 del Metrobús.

En rueda de prensa, explicaron que los vigilantes de los edificios de departamentos de esa zona estarán pendientes

de cualquier indicio de tala por parte de trabajadores del Gobierno de la Ciudad.

En caso de registrarse algún movimiento, los vigilantes, principalmente policías privados contratados para cuidar las entradas de edificios, darán aviso a los vecinos vía telefónica. Luego los residentes se comunicarán entre sí vía WhatsApp, y bajarán a impedir la tala.

“Si es necesario nos amarraremos a los árboles. Los defenderemos con nuestra vida”, sostuvo Silvia Ridulfi, del Comité Ciudadano Palmitas Polanco.

Los inconformes anunciaron que interpusieron un cuarto amparo contra el Metrobús, en este caso por tratarse de una obra que encarecerá el costo del viaje a lo largo de Reforma.