

Arranca programa de prevención

Van por erradicar violencia y drogas en las alcaldías GAM e Iztapalapa

LA JEFA DE GOBIERNO. Claudia

Sheinbaum, llama a construir una "cultura de la paz"; la estrategia está dirigida hacia las escuelas secundarias de ambas demarcaciones

• Por Frida Sánchez

elsa.sanchez@azon.com.mx

El Programa de Prevención de las Violencias y las Adicciones arrancó este jueves en escuelas secundarias de las alcaldías Iztapalapa y Gustavo A. Madero.

El objetivo de esta acción, emprendida en conjunto por el Gobierno capitalino y el federal, es alejar a los jóvenes de las drogas y disminuir la violencia en los centros educativos.

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, afirmó que en la construcción de la paz no se trata sólo de atacar a los delincuentes, sino de crear una "cultura de paz" desde las escuelas y el hogar.

"Hay quien comete delitos y esas personas, no es que hayan nacido siendo malas, las condiciones familiares, las condiciones sociales las fueron llevando a un proceso en donde acaban delinquiendo, robando o vinculándose con bandas delictivas que acabaron, inclusive, siendo homicidas", expresó.

Sheinbaum destacó que es importante que se hable de las adicciones y de la violencia en las escuelas, de tal manera que se evite esconder el tema para que no siga ocurriendo.

Además, resaltó que el programa contempla la capacitación de docentes, así como madres y padres de familia para que conozcan las implicaciones de las drogas.

"Es importante que haya capacitación

y formación para los maestros, para los padres y madres de familia y para ustedes, que se conozca el impacto que puede tener alguna adicción", indicó.

La mandataria resaltó que lo mejor que se puede hacer es invertir en la educación de las y los niños, por lo que recordó que desde la Ciudad de México se apoya en este objetivo por medio de becas para la compra de útiles escolares, el programa La Escuela es Nuestra y la colocación de redes WiFi gratuitas en los planteles educativos, objetivo que anunció esta semana.

A su vez, el titular de la Autoridad Educativa Federal en la Ciudad de México, Luis Humberto Fernández, explicó que este programa se basa en evitar las adicciones, pero no desde un enfoque punitivo, sino pedagógicamente, por medio de acciones dentro de las escuelas.

Por su parte, la titular de la Unidad de Prevención de la Violencia y el Delito de la Secretaría de Seguridad Pública Ciudadana, Tania Jimena Enríquez Mier, detalló que la iniciativa arrancó ayer en esas dos alcaldías con la intención de ampliarla a toda la Ciudad de México y, posteriormente, a otros municipios del país.

Adelantó que a mediados de junio y en julio se llevarán a las escuelas, diversas jornadas que consistirán en acciones recreativas, deportivas, pláticas, talleres y reuniones con maestros y padres de familia.

Prevención familiar, violencia de género, también la prevención y el abordaje, principalmente en el consumo de

las sustancias psicoactivas, la cultura de paz y la mediación de conflictos entre los mismos jóvenes; la gestión del estrés, que después de la pandemia incrementaron también el nivel de estrés en las y los jóvenes; y también, algo que los está afectando mucho a los jóvenes, que es la violencia digital o el cyberbullying. Así es que, de eso se va a tratar este programa", indicó.

EL DATO

LOS CENTROS de apoyo contra las adicciones que funcionan a través de la sociedad civil, entre ellos los grupos de autoayuda, deben estar registrados ante el Gobierno capitalino.

25**Centros**
de apoyo hay
en la GAM**38****Establecimien-**
tos operan en
Iztapalapa

“ HAY QUIEN comete

delitos y esas personas, no es que hayan nacido siendo malas, las condiciones familiares, las condiciones sociales las fueron llevando a un proceso en donde acaban delinquiendo, robando o vinculándose con bandas delictivas que acabaron, inclusive, siendo homicidas”

CLAUDIA SHEINBAUM
Jefa de Gobierno
de la CDMX

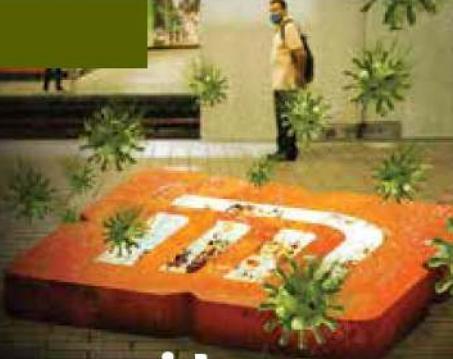


Foto: Especial

LA MANDATARIA capitalina, en el evento de inicio del programa, ayer.



CDMX



Secuelas poscovid

El miedo de la población de la Ciudad de México a contagiarse de COVID-19 sigue vigente; muestra de ello es que el Metro no ha recuperado la afluencia de usuarios que tenía en la etapa prepandemia y que el tránsito vehicular ha ido en aumento

18

SECUELAS POSCOVID

#STCMetro

El miedo de la población de la Ciudad de México a contagiarse de COVID-19 sigue vigente; muestra de ello es que el Metro no ha recuperado la afluencia de usuarios que tenía en la etapa prepandemia y que el tránsito vehicular ha ido en aumento

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid



Lamovilidad en la Ciudad de México padece las secuelas de la pandemia de COVID-19 y el modo de traslado más importante, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, no ha podido recuperarse.

Datos de operación del STC señalan que el Metro, al término de 2021, no transportó al mismo número de personas que movía en 2019, previo al inicio de la contingencia sanitaria.

Especialistas afirman que en lo que va de 2022 la situación no ha mejorado y esto se debe al estigma que se creó durante la pandemia de que el transporte público es un foco de contagio del COVID-19 y a los incidentes que han deteriorado la calidad del servicio.

En contraste con lo anterior, el uso del automóvil ha ido en aumento; expertos afirman que la capital del país cada día está más saturada de coches.

Las cifras

El 60 por ciento de las líneas del Metro en funcionamiento durante 2021 registraron una afluencia

de usuarios menor a la de 2019, a pesar de que para el año pasado las actividades económicas en la capital del país ya se habían reactivado, revelan Estadísticas de Operación del Metro que se pueden consultar en su portal electrónico.

La contingencia sanitaria por COVID-19 provocó que de marzo de 2020 a julio de 2020, las actividades económicas no esenciales fueran suspendidas como medida para evitar contagios. A partir de agosto de dicho año, los negocios fueron reabriendo y, para 2021, la gran parte de las actividades

ya estaban otra vez en funcionamiento, incluidas las escuelas.

Los datos consultados revelan que las líneas 2, 3, 4, 6, 7 y B son las que tienen números rojos en 2021 en comparación de 2019.

La Línea 2 transportó en 2019 un total de 269 millones 149 mil 446 usuarios, mientras que para el 2021 fueron 113 millones 653 mil 415 personas, 57 por ciento menos.

Por otra parte, la Línea 3 tuvo una afluencia total de 222 millones 368 mil personas en 2019; y para 2021 fueron 107 millones 534 mil 584 usuarios, 51 por ciento menos.

Mientras que la Línea 4 movilizó en 2019 a 29 millones 13 mil 32 personas; y en el 2021 a 15 millones 932 mil 642, lo que representa una reducción de 45 por ciento.

En cuarto lugar está la Línea 6, que durante 2019 tuvo una afluencia de 49 millones 945 mil usuarios, cifra que se redujo en 2021 a 23 millones 533 mil 445, 52 por ciento menos.

A su vez, la Línea 7 transportó en 2019 a 108 millones 152 mil 51 personas; y en 2021 a 51 millones 915 mil 97, lo que significa una disminución de 52 por ciento.

Por último, en 2019, la Línea B tuvo 152 millones 545 mil 958 usuarios; mientras que en 2021 hubo 87 millones 519 mil, 42.6 por ciento menos.

Las demás líneas, excepto la 12 que no está funcionando, tienen una variación porcentual positiva de usuarios en 2021 respecto a 2019, del 1 al 6 por ciento.

En contraste a la baja de usuarios, el tránsito vehicular en la capital va en aumento.

Según el Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito Octubre-Diciembre de 2021, elaborado por la Secretaría de Movilidad (Semovi) de la Ciudad de México, para

el cierre de ese año, el tránsito vehicular aumentó casi al mismo nivel que la etapa prepandemia.

“Para el cuarto trimestre de 2021 (semáforo epidemiológico verde), el tránsito vehicular se recuperó (...) representando 97 por ciento de la movilidad previa a la pandemia”, detalla el documento.

Miedo al transporte público

Son 2 factores que provocan principalmente a que la afluencia en el Metro no alcance los niveles prepandemia: el estigma de que

es un lugar donde hay muchos contagios de COVID-19; y que el sistema no tiene la misma oferta de servicio que en 2019, dice Manuel Suárez Lastra, especialista en movilidad y director del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Respecto al primer punto, Suárez Lastra menciona que el estigma que padece el transporte público ha hecho que más personas usen el automóvil como modo de traslado libre de contagio.

“Todo parece indicar que si existe un aumento en el uso del

CDMX
SECUELAS
POSCOVID



transporte particular y que ha hecho que haya un tránsito peor que antes de la pandemia y hay también un aumento del uso de la bicicletas, pero no tan significativo. Entonces sí hay un cambio que hace que los viajes en Metro no se recuperen", declara.

Por otra parte, señala Suárez Lastra, el Metro no se ha recuperado porque 5 de sus 12 líneas operan al 50 por ciento de su capacidad debido al incendio del 3 de mayo de 2021 que padeció el Puesto de Control Central (PCC) y que hasta la fecha sigue sin operar.

"Ese puesto de control era el que controlaba el flujo de trenes de manera automática; y actualmente opera al 50 por ciento de su capacidad porque el control de trenes es manual", dice.

Dicho puesto de control era el que supervisaba el tránsito de trenes de las líneas 1, 2, 3, 4 y 5.

El especialista considera que el Metro recuperará su afluencia cuando vuelva a operar al 100 por ciento.

"Cuando la oferta se recupere, gradualmente la demanda irá en aumento y se recuperará, independientemente del otro factor", comenta.

En mayo pasado, las autoridades de la Ciudad de México dieron a conocer que el nuevo PCC estará en las instalaciones del C5 de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) de la capital; sin embargo, no informaron la fecha de la conclusión de los trabajos.

Especialistas afirman que existe el estigma durante la pandemia de que el transporte público, como el Metro, es un foco de contagio del COVID-19

Todo parece indicar que sí existe un aumento en el uso del transporte particular y que ha hecho que haya un tránsito peor que antes de la pandemia

Manuel Suárez Lastra

Especialista en movilidad y director del Instituto de Geografía de la UNAM



A la baja

Líneas que tuvieron menos usuarios en 2021 en comparación con 2019, antes de la pandemia

Millones de usuarios menos

LÍNEAS

2 155.5

3 115.8

4 13.2

6 26.4

7 56.2

B 65



FOTO: CUARTOSCURO

Durante la pandemia, más personas han hecho uso del automóvil para evitar contagiarse de COVID-19.



