



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Sistema de Transporte Colectivo

PRUEBAN MATERIALES



DALILA SARABIA

En operación desde 1976, cuatro laboratorios evalúan, diagnostican la calidad y conformación de los materiales, herramientas y equipos que utiliza el Sistema de Transporte Colectivo (STC).

Esto para garantizar el servicio a los cinco millones de usuarios diarios.

Los procesos se realizan

en los laboratorios Eléctrico-Electrónico, Mecánico-Metalúrgico, Físico-Químico y de Calibración.

Además, informó el STC, son evaluados los materiales de confección de uniformes, calzado y accesorios de trabajo de los empleados.

Así se comprueba no sólo su durabilidad, sino que cumplan con estándares de calidad y seguridad.

PÓLIZA VIGENTE

¿Seguro en el Metro?

Si sufre un accidente en el sistema de transporte colectivo cuenta con asistencia médica necesaria para el restablecimiento de las lesiones, pérdida de miembros, incapacidad parcial o total, entre muchos otros. Está asegurado. **Pág. 26**

ARCHIVO

Si algo me pasa en el Metro ¿tengo seguro?

ISRAEL ZAMARRÓN

Si sufre una lesión, si es víctima de daño moral o si su familiar muere a causa del transporte, está cubierto

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) es un monstruo en el que diariamente se transportan 5.5 millones de personas a lo largo de 12 líneas y 195 estaciones que se extienden por 226 kilómetros, de norte a sur y oriente a poniente. Es tan inmenso como caótico.

Si bien es uno de los transportes más seguros –no sufrió daños por el terremoto del 19 de septiembre de 2017– no está exento de registrar accidentes que pueden poner en peligro la integridad física de los usuarios.

Dentro del STC se han visto todo tipo de lesiones: por una balacera en Balderas en

2009, por un choque de trenes en la estación Oceanía en mayo de 2015, por el desplome de unas escaleras fijas en Nativitas en diciembre del mismo año, por el golpe de un tren en la cabeza de un usuario en marzo de 2018 o por fallas en las escaleras eléctricas en marzo pasado.

Aunque se sabe poco, en todos estos casos las víctimas están amparadas por un seguro de viajero que contrata el Metro año con año.

La póliza vigente para el periodo abril-diciembre de 2019 está contratada con Afirme Seguros y es la que protege a todos los usuarios que sufren algún accidente dentro de las instalaciones del STC Metro.

12 AGO 2019

Página: 1 y 26 Sección:

Metroj 2



**RIESGOS
CUBIERTOS**

Daños a terceros en sus personas, de los que el STC sea legalmente responsable.

QUÉ AMPARA

Asistencia médica necesaria para el restablecimiento de las lesiones, pérdida de miembros, incapacidad parcial o total temporal, incapacidad parcial o total permanente, daño moral, gastos funerarios e indemnización por muerte.

**A QUIÉN SE
CONSIDERA
USUARIO**

A toda persona que se encuentre dentro de las instalaciones del STC, llámese entrada o salida a las estaciones, pasillos, elevadores, andenes, edificios, talleres, clínicas, guardería, deportivo, trenes.

**ESTOY AMPARADO
FUERA DEL METRO**

Sí, solamente en aquellos casos en los que se registra la interrupción del servicio del Metro, se extiende la cobertura para amparar a los autobuses o cualquier otro medio de transporte utilizado en apoyo a los usuarios.

**QUÉ RESPONSA-
BILIDADES NO SE
AMPARAN**

Suicidio demostrado, muerte u otra pérdida causada directa o indirectamente por enfermedades corporales o mentales, ni tampoco cubrirá el suicidio del viajero o cualquier contado del mismo.



Cómo acceder al seguro

La póliza indica el siguiente procedimiento de notificación de siniestros:



a) Medidas de salvaguarda: Al tener conocimiento de un siniestro causado por alguno de los riesgos amparados por esta póliza, el asegurado (El Metro) tendrá la obligación de tomar todas las medidas necesarias que tiendan a prevenir o disminuir el daño. Si no hay un peligro adicional en la demora, pedirá instrucciones a la compañía y se obligará a las que ella les indique.



b) Aviso: El asegurado, salvo circunstancias fuera de su control, tendrá la obligación de comunicar a la compañía por escrito, a más tardar dentro de los 15 días siguientes a partir de que la unidad de Administración de Riesgos del Organismo tenga conocimiento del evento, que pudiera dar lugar a indemnización.



c) El asegurado deberá presentar a la compañía documentos, información y reportes, estará obligado a comprobar con exactitud de su reclamación y todas y cada una de las partidas que estén consignadas en la misma.

A CUÁNTO ASCIENDE LA COBERTURA

MUERTE:

\$325,000.00

GASTOS MÉDICOS:

\$307,038.00

GASTOS POR DEFUNCIÓN:

\$16,824

Accidentes que han cubierto

Desde trenes descarrilados hasta la asistencia personal a usuarios, el Metro ha pagado por los siguientes daños

Costo de siniestros de equipo rodante (Pesos)

2014	Daños en un tren en terminal El Rosario Línea 7	5,345,054
2015	Colisión de trenes en estación Oceania Línea 5	65,085,032
2016	Descarrilamiento en estación Politécnico Línea 5	8,012,237
2017	Daños a un vagón por corto circuito en taller de Zaragoza	1,028,752
2018	En avalúo. Un tren descarrilado en Ticomán, un tren incendiado en Observatorio, 1 de con desacoplamiento en Consulado-Eduardo Molina.	

Responsabilidad civil pasajeros (Pesos)

2014	88 casos	124,356
2015	264 casos	829,397
2016	186 casos	59,107
2017	253 casos	8,245
2018	209 casos	60,000

Fuente: STC Metro

CIUDAD POSIBLE



José Luis Luege

**Plan Maestro del Metro
20-50 (Parte 1)**

La primera línea del Metro de la Ciudad de México fue inaugurada en 1969 y a partir de ese año, el sistema creció para convertirse en uno de los más importantes del mundo. Durante mucho tiempo y hasta el año 2006, estuvo considerado dentro de los primeros cinco mejores en el mundo tanto por el nivel de servicio como por su extensión y número de líneas.

Hoy, la historia es completamente distinta. El Metro de nuestra Ciudad está en un constante deterioro, en quiebra técnica y con un riesgo creciente para la seguridad de los pasajeros.

Desde el inicio de la construcción de las primeras líneas, se mantuvo un sistema de planeación con visión de largo plazo. En 1977, se fundó el Organismo Público Descentralizado "Constructora Metro", encargada de elaborar la planeación y la construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC Metro). Ese mismo año se publicó el primer Plan Maestro del Metro con un horizonte de largo plazo, en donde se consideró la construcción de cinco nuevas líneas y la ampliación de otras tres.

En 1985, se publicó la revisión del Plan Maestro, que contemplaba llegar a 15 líneas de Metro y ocho líneas de Tren Ligero. Como es evidente, este plan ya no se cumplió y en esos años el crecimiento explosivo de la Zona Metropolitana, sumada a una política de subsidio al Metro muy mal plan-

teada, frenó materialmente el crecimiento del sistema y ha puesto en jaque a la movilidad de los pasajeros.

Como presidente de la Comisión de Vialidad y Tránsito de la Asamblea Legislativa me tocó participar en la discusión y elaboración del Programa Integral de Transporte y Vialidad Metropolitano, publicado en 1996, entendiendo a la Ciudad como la gran Zona Metropolitana del Valle de México. El trabajo se basó en gran medida en la encuesta origen-destino publicada por el Inegi que demostraba la necesidad de convertir al Metro en el "eje troncal" del transporte público en toda la Zona Metropolitana.

Siguiendo esta visión metropolitana, el STC Metro publicó ese mismo año el Plan Maestro del Metro 1995-2020, que contemplaba para el 2020 14 líneas de Metro de rodadura neumática, tres líneas de Metro de rodadura férrea y 10 líneas de Trenes Ligeros.

A unos meses de cumplirse el plazo, el Metro cuenta sólo con 12 líneas de Metro y una de Tren Ligero. El sistema ha reducido el número de viajes persona-día de forma dramática, principalmente por el estado de su equipo. La Dirección General del STC Metro reconoce que cerca de 100 trenes están fuera de operación por falta de mantenimiento y refacciones, lo dramático de este dato es que representa casi la tercera parte de todo el sistema. La saturación de usuarios en los andenes debido a la alar-

mante disminución de velocidad y frecuencia de paso, aumenta el riesgo de accidentes mortales, situación inadmisible.

Esto compete no sólo al Gobierno de la Ciudad de México, sino también al gobierno federal, dado que la Ciudad de México es, a la vez, capital de la República. Hasta la Reforma Política del Distrito Federal, la inversión y crecimiento del Metro dependían de los fondos aportados por el gobierno federal. Suponer que la autonomía del gobierno de la Ciudad es suficiente para sufragar los gastos del Metro, es un error.

Al día de hoy no hay un solo proyecto para nuevas líneas del Metro porque simplemente no hay recursos y el alto subsidio al pasaje, que no es aportado en su totalidad por el Gobierno de la Ciudad de México, han llevado al Metro a un verdadero estado de quiebra.

Proponemos cambiar radicalmente esta situación y retomar el Plan Maestro del Metro con visión del año 2020 al 2050 y con carácter metropolitano. Proponemos también que en los trabajos para la elaboración del Presupuesto 2020 tanto en Cámara de Diputados como en el Congreso Local de la Ciudad de México, se retome El Plan Maestro con la participación de los gobiernos federal, de la Ciudad de México y del Estado de México. ●

@JL_Luege.

Remozarán el Metro Bellas Artes

DALILA SARABIA

Por trabajos de restauración y mantenimiento en pisos y paredes, la ruta de transbordo de la estación Bellas Artes permanecerá cerrada a partir de mañana.

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) informó que las labores en la conexión entre las líneas 2 y 8, terminarán el 4 de septiembre.

“Se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará debidamente señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra”, informó el organismo.

De acuerdo con la ruta proporcionada por el Metro,

se tratará de la conexión a la Línea 8 que se hacía desde los torniquetes de la Línea 2 en la entrada correspondiente al Palacio de Bellas Artes y la Alameda Central.

Ahora, los usuarios deberán dar vuelta en U y hacer uso de las escaleras eléctricas para pasar al andén de la Línea 2 con dirección a Cuatro Caminos y de ahí girar a la derecha para incorporarse a la Línea 8.

Los trabajos se llevarán a cabo en distintos horarios durante el día.

STC

Se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará debidamente señalizada (para orientar a usuarios”.

Cierran el acceso al Metro Bellas Artes

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro informó que, debido a labores de restauración y mantenimiento de paredes y pisos, el transbordo que comunica a las Líneas 2 y 8 en la estación Bellas Artes estará cerrada hasta el próximo 4 de septiembre.

Los trabajos de adecuaciones como de pintura y cambio de alumbrado serán a partir del 13 de agosto, por lo que se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna, la cual estará señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra.

● Salvador Corona



DEL 13 DE AGOSTO AL 4 DE SEPTIEMBRE

Cerrarán transbordo en Bellas Artes

El pasillo de transbordo de la estación Bellas Artes de las líneas 2 y 8 del Metro estará cerrado por trabajos de mantenimiento, informó el Sistema de Transporte Colectivo (STC). Para transbordar se señalará un pasillo de correspondencia alterna dentro de la estación.

Foto: Jonás López

Suspenden transbordo de Bellas Artes

REDACCIÓN

@DDMexico

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro suspenderá el transbordo que conecta las Líneas 2 y 8, debido a los trabajos de mantenimiento que se realizarán a la estación Bellas Artes, por lo que a partir del 13 de agosto permanecerá cerrada.

La dependencia afirmó que a

partir del 4 de septiembre reanudará el servicio de las instalaciones.

Los trabajos estarán enfocados en el cambio de pisos, paredes y alumbrados, por lo que el STC pidió comprensión a los usuarios, quienes transcurren por los pasillos.

Para solventar los problemas que la clausura pueda causar, se abrirá una ruta correspondiente alterna al interior de la estación; por lo que

los pasajeros podrán pedir informes con los elementos de seguridad.

“El STC continúa con labores de mantenimiento en sus estaciones, en esta ocasión se realizarán adecuaciones al transbordo de Bellas Artes Línea 2 y 8. Se implementará una ruta alterna en la correspondencia a partir del martes 13 de agosto hasta el 4 de septiembre”, afirmó la dependencia.



⊕ Las instalaciones reabrirán el 4 de septiembre.



Cierran transbordo en estación Bellas Artes

Para realizar trabajos de mantenimiento en pisos, paredes y alumbrado, el Metro indicó que mantendrá cerrado el pasillo que comunica las líneas 2 y 8 a partir del martes 13 de agosto y hasta el 4 de septiembre. El STC señalizará un pasillo de correspondencia alterna.



CIERRES EN METRO Y EL METROBÚS

A partir de este lunes, la terminal Etiopía, de la Línea 3 del Metrobús, permanecerá cerrada por obras de mantenimiento; la estación Obrero Mundial será terminal provisional hasta el 1 de septiembre, cuando concluyan las obras. Por su parte el STC informó que cerrará, del martes 13 de agosto, al 4 de septiembre, el pasillo de transbordo de la estación Bellas Artes de las líneas 2 y 8 por mantenimiento.

Ponen en marcha ruta alterna en correspondencia Bellas Artes Líneas 2 y 8

El Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro), dio a conocer ayer que debido a labores de mantenimiento y adecuaciones en la estación Bellas Artes, la ruta de transbordo que comunica a las Líneas 2 y 8 permanecerá cerrada a partir del martes 13 de agosto al próximo 4 de septiembre, día en que será reabierto al público usuario.

Mencionó que ante esta eventualidad abrirá una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará

debidamente señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra.

Detalló, que los trabajos que se realizarán requieren del confinamiento de la zona, por lo que no causarán mayores molestias a los usuarios. Asimismo, pidió a los usuarios su comprensión, ya que los trabajos a realizarse tienen la finalidad de ofrecer una mejor experiencia en el tránsito por esta estación y en el servicio de transporte.

TRABAJOS EN ESTACIONES

Metrobús y Metro cierran

REDACCIÓN

Hoy deja de dar servicio la estación Etiopía y mañana habrá otra ruta de transbordo en andenes de Bellas Artes

Debido a labores de mantenimiento y adecuaciones en la estación Bellas Artes del Sistema de Transporte Colectivo Metro, la ruta de transbordo que comunica a las Líneas 2 y 8 permanecerá cerrada a partir de mañana hasta el próximo 4 de septiembre, día en que será reabierto a los usuarios.

A través de un comunicado, autoridades del sistema de transporte informaron que se mantendrá abierta una ruta de correspondencia alterna existente al interior de la estación, la cual estará debidamente señalizada con la finalidad de orientar a los usuarios para cambiar de una correspondencia a otra.

Los trabajos que se realizarán requieren

del confinamiento de la zona, por lo que no causarán mayores molestias a los usuarios.

En los andenes de conexión se implementará una vuelta en U para la correspondencia en línea 8 y un camino más tendrá cambio de sentido de flujo.

"El STC solicita a los usuarios su comprensión, ya que los trabajos a realizarse tienen la finalidad de ofrecer una mejor experiencia en el tránsito por esta estación y en el servicio de transporte", añadió el Metro.

ETIOPÍA

Además de este cierre, el Metrobús también aplicará modificaciones en la Línea 3. Como informó este diario, será a partir de hoy cuando la estación Etiopía de la línea verde se mantenga cerrada debido a las obras para integrar la ruta Tepalcates- Etiopía.

Las adecuaciones se realizarán al pavimento, carril confinado y señalización, respetando los cruces seguros existentes. Se contará con debida información de las alternativas viales para automovilistas y orientación para los usuarios que transbordan.

HASTA EL 1 DE SEPTIEMBRE

Cierra Metrobús Etiopía por reacondicionamiento

⊕ El objetivo de las obras es mejorar el transbordo de los usuarios que vienen de la estación Tepalcates y se dirigen al sur

REDACCIÓN
@DDMexico

La estación Etiopía del Metrobús, que conecta las Líneas 2 y 3, permanecerá cerrada a partir de hoy y hasta el 1 de septiembre, debido a las obras de reacondicionamiento que realizarán en el transbordo, que tienen como objetivo mejorar el arribo y salida de usuarios.

La Secretaría de Movilidad (Semovi) detalló que los trabajos de ampliación permitirán que los pasajeros, que vienen de Tepalcates, puedan bajarse dentro de las instalaciones de la Línea 3 y no sobre Eje 2 Sur, lo que provoca mayor tiempo de movilidad.

La dependencia señaló que la terminal Etiopía de la Línea 2, se encuentra saturada, ya que muchos de los pasajeros vienen del sur de la ciudad y el transbordo lo utilizan para dirigen al norte y oriente.

El director del Metrobús, Roberto Capuano, afirmó que este transbordo es considerado como uno de los más conflictivos, debido a que ocurren robos a celulares, carteras y agresiones sexuales.

Hasta el momento que finalicen las obras, Obrera Mundial servirá como terminal provisional, indicó el funcionario.

Otro de los trabajos de la Línea 3 es su ampliación, por lo que la Semovi realiza los estudios pertinentes para los trabajos de cuatro kilómetros, los cuales incluirían de tres a cinco estaciones.

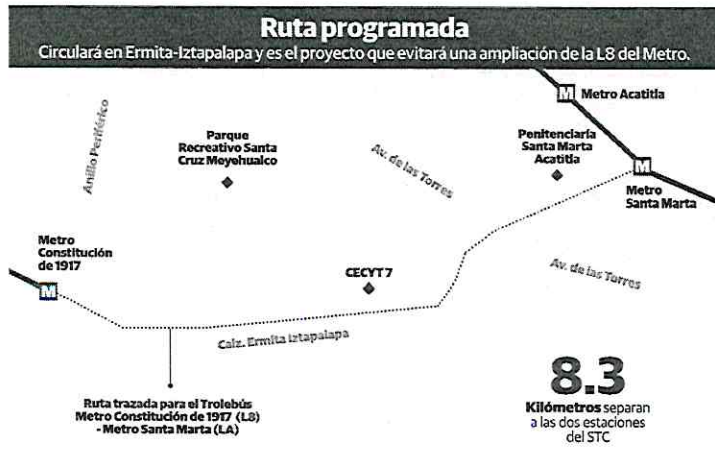
Los beneficiarios podrán viajar de Tenayuca a la estación del Metro Zapata, la cual conecta a la Línea 3 y 12 del Metro, así como un paradero de autobuses.

Asimismo, ayudará al desahogue de la Línea 1, la cual corre del Caminero a Indios Verdes, ya que ambas serían paralelas. Otro de los trabajos que se tienen previstos es la modificación de Félix Cuevas, debido a que se construirá una plataforma extra para brindar mayor movilidad a los usuarios que vienen de Insurgentes Sur.

Todavía sin datos

Siete días después del fallo, aún se ignora al ganador.

- **12 de junio.** Se publica en la Gaceta Oficial la Licitación.
- **9 de julio.** Se realiza la Presentación y Apertura de proposiciones.
- **15 de julio.** Se determina que ninguna cumplió con los requisitos y se decide la adjudicación directa.
- **31 de julio.** Se realiza el nuevo acto de Presentación y Apertura de proposiciones.
- **5 de agosto.** Fecha programada para la emisión del fallo.



Inicia reubicación de unifamiliares

LA JEFA DE GOBIERNO de la Ciudad de México, informó que este mes comenzará la reubicación de vecinos cuyas viviendas unifamiliares fueron dañadas por el sismo ocurrido el 19 de septiembre del 2017. "En agosto y septiembre ya se va a empezar a informar y ya estamos ubicando los predios, más bien ya están ubicados los predios. En algunos casos va a haber que comprar predios para poder hacer la reubicación y se están haciendo los proyectos", comentó. Tras un recorrido en la alcaldía Tláhuac, con la presencia del colectivo Damnificados Unidos que a su paso

reclamaban falta de atención, la mandataria entregó 16 casas en la demarcación y adelantó que este año esperan entregar 70 por ciento de las construcciones afectadas. Sheinbaum Pardo acusó que la administración pasada no atendió la reconstrucción de vivienda unifamiliar, pues se enfocaron a edificios. Respecto a los reclamos de Damnificados Unidos, la mandataria recordó que los ha recibido más de 10 veces: "Tienen derecho a manifestarse, pero como ustedes ven, la gente nos recibe bien, podemos caminar tranquilamente por las calles de Tláhuac. Vamos a cumplir".
Karla Mora

Sobse declara desierta la licitación para la obra en Ermita-Iztapalapa

Con adjudicación directa se decide proyecto para Trolebús elevado

• Por Karla Mora
karla.mora@razon.com.mx

El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse), declaró desierta la licitación para realizar los estudios y el anteproyecto para la obra del Trolebús elevado que circulará sobre la avenida Ermita Iztapalapa, desde la estación del Metro Constitución de 1917, de la Línea 8, a Santa Marta, de la Línea A.

Por ello, la administración local determinó que esta etapa del proyecto se realice mediante una adjudicación directa, informó la dependencia a *La Razón* en respuesta a una solicitud de transparencia.

En el documento, la Sobse recordó que el 12 de junio se publicó la licitación nacional para dichos estudios; sin embargo, el 15 de julio se determinó que ninguna propuesta cumplió con los requisitos legales, técnicos, económicos y financieros fijados en las bases de licitación.

"La Dirección General de Obras para el Transporte, a través de la Dirección de Ingeniería y Costos de Contratos de Construcción de Obras para el Transporte, tuvo a bien no adjudicar el contrato a ninguno de los concursantes, declarando desierto el procedimiento de Licitación Pública Nacional 909005993-DGOT-L-001-19", señala.

En virtud de la falta de propuesta satisfactorias, la Sobse indicó que se recurrió a la modalidad de adjudicación

PESE A QUE EL FALLO ya debe estar dado, la información aún no es pública en la *Gaceta Oficial* ni en Compranet; extitular de la AEP señala que la empresa elegida posiblemente sea una de las que participó en concurso

El día 15 de julio de 2019, se determinó que **ninguna propuesta presentada cumplió con los requisitos** legales, técnicos, económicos y financieros fijados en las bases de la licitación, por lo que la dirección General de Obras para el Transporte a través de la Dirección General de Ingeniería y Contratos de Construcción de Obras para el Transporte tuvo a bien no adjudicar el contrato a ninguno de los concursantes, **declarando desierto el procedimiento de Licitación Pública Nacional** Número 909005993-DGOT-L-001-19

En virtud de lo anterior, se **consideró viable llevar a cabo el procedimiento de contratación por medio de la modalidad de Adjudicación Directa**, con fundamento en los artículos 3 B, 34 C, 61 y 63 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal y 75-B de su Reglamento.

Propuestas, inviables

La Sobse determinó el 15 de julio pasado que los proyectos concursantes no cumplían los requisitos fijados.

El artículo 121, en su fracción XXX, apunta que debe proporcionarse "la información de los resultados sobre procedimientos de adjudicación directa, invitación restringida y licitación de cualquier naturaleza, incluyendo la Versión Pública del documento respectivo y de los contratos celebrados".

Sin embargo, en el portal de Transparencia local no hay actualización respecto al Trolebús elevado, ni en la fracción co-

respondiente a Adjudicación Directa ni en Licitaciones de Invitación Restringida.

Al respecto, Roberto Remes, especialista en temas de movilidad y último titular de la extinta Autoridad del Espacio Público (AEP) de la Ciudad de México, explicó que cuando hay adjudicación directa la empresa elegida usualmente es una que haya participado en la licitación. Señaló que este modelo se ha aplicado en otras obras, por ejemplo, el Cablebús.

"En realidad se pueden ir a la adjudicación directa, no tienen que pasar por la invitación restringida; pero para hacerlo ver más transparente—porque no lo es—, en el caso del Cablebús se fueron a la invitación restringida e invitaron a las empresas que compraron las bases. Luego, en la invitación restringida, como nada más llegaron dos empresas y no tres, a esas dos las invitan a la adjudicación directa y ellos presentan exactamente los mismos expedientes. O sea, van a ganar los mismos", explicó.

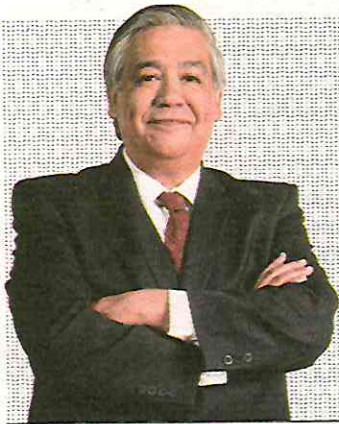
Manifestó que existe la impresión de que el Trolebús elevado será "un segundo piso", para conectar poco a poco Periférico con la Autopista a Puebla, lo cual consideró como "un plan sumamente perverso; meter el Trolebús es solamente un pretexto, porque a final de cuentas puede ser una estrategia para hacer una autopista urbana gratuita y eso es peor".

Por ello, consideró que un proyecto a nivel de piso sobre Ermita-Iztapalapa con reordenamiento sería una mejor opción.

o el dato

El número de estaciones aún se desconoce; sin embargo, se espera que haya un servicio express, por lo que habría un carril exclusivo para rebase.

Drogas y esquizofrenia



LEER ES PODER

**Fernando
García Ramírez**

@Fernandogr

Más que el Estado de derecho, que brinda seguridad jurídica a los ciudadanos, lo que hace que la gente se sienta segura es advertir cordura en sus gobernantes.

Entiendo que es mucho pedir que sean inteligentes como Angela Merkel, o cultos como Emmanuel Macron, para mencionar dos casos contemporáneos. Pero en verdad cómo desalienta que el mundo esté regido por individuos de dudosa inteligencia, como Donald Trump; de baja moralidad, como Boris Johnson, o de ególatras autoritarios, como Vladimir Putin. ¿Será que los pueblos—como decía Malraux—tienen los gobernantes que se les parecen?

En nuestro caso, cómo desanima una presidencia como la de López Obrador, incapaz de formular políticas claras y un rumbo definido. El desánimo se transforma en franca alarma al ver que una política, en la que está en juego la vida de cientos de miles de personas—como la política nacional sobre las drogas—, sea tan errática y confusa, contradictoria al grado de parecer esquizofrénica.

Por un lado tenemos a la secretaria de Gobernación, Olga Sánchez Cordero, presumiendo

La Guardia Nacional no persigue a los capos pero sí hostiga a los muchachos en el Metro

en un programa de propaganda televisivo del Estado que “nuestra marihuana es de las mejores y de mejor calidad en el mundo”. Por el otro, al Presidente reconociendo que lo “que estamos haciendo es estigmatizando todo lo que tiene que ver con las drogas”. En el Plan Nacional de Desarrollo, en la parte de López Obrador—no de Urzúa—, se dice que “la única posibilidad real de reducir los niveles de consumo de drogas reside en levantar la prohibición de las que actualmente son ilícitas”, mientras que en el reglamento de la Guardia Nacional, cuerpo de elite creado por López Obrador, se dice que tiene como objetivo “combatir la producción, tenencia, tráfico y otros actos relacionados con estupefacientes y psicotrópicos para la prevención de delitos contra la salud”.

Se anuncia una importante campaña en televisión y radio

que pide que, antes de actuar o juzgar, “se escuche a la juventud” que quizás esté involucrada en algún tipo de consumo de droga, pero al mismo tiempo se despliega un operativo en el Metro mediante el cual un cuerpo militar revisa las pertenencias de la juventud que supuestamente iba a “ser escuchada”.

Desde el punto de vista de este gobierno un consumidor es equivalente a un adicto. No es capaz de advertir la diferencia entre uno y otro. Está previsto que en unos meses el Congreso discuta la despenalización de la cannabis, pero el Presidente, al ser cuestionado sobre el caso en una de sus conferencias de prensa matutinas, dice que es un tema delicado y que se va a poner a consulta. ¿Por qué se va a poner a consulta una ley que apruebe el Congreso? La Suprema Corte le pide a la Cámara de Diputados que en menos de 90 días emita una regulación para el consumo y el cultivo privado de la cannabis, mientras que el Presidente encarga a la Iglesia evangélica repartir casa por casa una cartilla moral. Por un lado tolerancia, por la otra gazmoñería. Dos caras. Dos políticas. Liberalidad y represión. Esquizofrenia.

Esta confusión en la política sobre las drogas (¿se persigue o se tolera?) está causando un monstruoso derrame de sangre. El Presidente, ufano, declaró el 30 de enero que “oficialmente ya no hay guerra contra el narco”. Se dejó de perseguir a los grandes capos. Disminuyó notablemente la droga incautada: de enero a noviembre de 2018 se decomisaron 214 mil kilos de marihuana y 4 mil kilos de cocaína; de diciembre a

junio de 2019, 66 mil kilos de marihuana y 1,760 kilos de cocaína. La Guardia Nacional llegó a Michoacán hace poco más de un mes a repartir “abrazos, no balazos”. Hace unos días aparecieron en Uruapan 20 cuerpos descuartizados y colgados. Si Calderón, a decir de López Obrador, “pegó a lo tonto un garrotazo al avispero”, todo parece indicar que el gobierno actual está dejando “a lo tonto” que las avispas implanten el terror. Vivimos el periodo de mayor violencia de nuestra historia contemporánea, en parte por esta política de señales encontradas.

Para Jorge Hernández Tinajero, politólogo y especialista en drogas, la política actual de este gobierno respecto a las drogas es “contradictoria, poco novedosa, conservadora, confusa, tendiente a reproducir estereotipos y prejuicios”. En este tema, como en todo lo relacionado con la salud y seguridad, se está jugando con fuego.

Somos un país de producción, tránsito y consumo drogas. Es muy probable que el tema de las drogas provenientes de México entre con fuerza al debate y a las campañas por la presidencia en Estados Unidos. Hace unos días Trump nos amenazó: si no reducimos el tráfico de drogas bloqueará los préstamos a México y detendrá la ayuda financiera. López Obrador mostró a Trump que basta una amenaza para que México se supedite a sus políticas.

Se avanza hacia la despenalización en el Congreso y el Presidente habla de estigmatizar al adicto. La Guardia Nacional no persigue a los capos pero sí hostiga a los muchachos en el Metro. Necesitamos una política clara. Cordura, no esquizofrenia.



KAREN
QUIROGA
ANGUIANO

ARTICULISTA INVITADA

INTEGRANTE DE LA DIRECCIÓN NACIONAL EXTRAORDINARIA DEL PRD

INCONGRUENCIAS DE LA "LEY GARROTE"

Quienes provenimos de la lucha social no entendemos que un gobierno y un partido que se dicen democráticos y de izquierda miren con buenos ojos una reforma de ley que viola el derecho constitucional a la libre manifestación, que, si bien por el momento se limita a Tabasco, puede ampliarse al resto del país.

La llamada "ley garrote", que aprobó el Congreso de Tabasco, con mayoría de Morena, es violatoria, pero sobre todo pretende criminalizar la protesta, razón por la cual es necesario emprender acciones jurídicas para dejarla sin efecto. El deber de la oposición es alzar la voz cuando se violentan los derechos fundamentales de la población, actuar cuando una ley es injusta y cuando los que están en el gobierno defraudan al pueblo.

Dicen los mal pensados que esta modificación tuvo su origen cuando el Jefe de Gobierno, era quien hoy ocupa la presidencia de la República, y en aquella época se endureció el Código Penal del entonces DF, para frenar la toma de instalaciones del Sindicato del Metro.

Durante las semanas posteriores a la aprobación de la "ley garrote" hemos visto como existen voces a favor y en contra, algunas incluso emanadas del mismo partido que las aprobó, como el subsecretario de Derechos Humanos, Alejandro Encinas, hombre congruente que abiertamente ya dijo que no se puede permitir ningún lineamiento que limite el derecho a la manifestación, a la expresión política y a las libertades.

La aprobación de dicha ley es una incongruencia que proviene de la izquierda porque criminaliza la protesta, nada más y nada menos que una de las herramientas que utilizaron muchos de los que hoy están en el poder.

Originalmente la reforma sólo contemplaba sancionar las movilizaciones que obstruyeran vías de comunicación e impidieran el tránsito de vehículos y transporte público. No obstante, el alcance de la misma se amplió y se le puso un objetivo muy claro, proteger la construcción de la refinería Dos Bocas. Por eso la sanción prevista es de 20 años de cárcel si la protesta tiene como propósito impedir la ejecución de obras públicas y privadas, y prácticamente se duplica si en la protesta se usan menores de edad o se ejerce violencia.

Si la versión original era una violación a la constitución, el texto final, francamente incurre en un abuso.

Por eso no entendemos como luchadores sociales, dirigentes de organizaciones que se hicieron populares a partir de utilizar las marchas y manifestaciones hoy traicionen sus principios y hayan autorizado una reforma que parece hecha por el viejo régimen priista.

El gobierno federal y el de Tabasco tienen la fuerza social, política y la credibilidad necesaria para iniciar la construcción de la refinería Dos Bocas y resguardar la obra, particularmente, si como dicen traerá tantos beneficios a las comunidades cercanas y al país, por lo que no era necesario endurecer la ley.

Lejos de aumentar penas debieron privilegiar el diálogo, el acuerdo y el convencimiento a quienes hoy no están convencidos. Por eso alzamos la voz y lo seguiremos haciendo cada vez que se traicione al pueblo.

@KARENQUIROGAA