

COLUMNAS POLÍTICAS



EL CABALLITO

Sheinbaum viaja a Baja California



FOTOS: ARCHIVO EL UNIVERSAL

Claudia Sheinbaum

La jefa de Gobierno, **Claudia Sheinbaum**, ya confirmó su asistencia al mitin que encabezará el presidente **Andrés Manuel López Obrador** para este sábado en Tijuana en defensa de los derechos de los mexicanos. Incluso, nos dicen, hoy saldrá rumbo a Los Cabos, Baja California Sur, donde participará en la *Primera Cumbre de Alcaldes de América del Norte*, y se reunirá con los alcaldes estadounidenses para abordar las experiencias de las ciudades en materia de movilidad, medio ambiente y aranceles por parte del gobierno de Estados Unidos a México. Luego, el sábado, se sumará a la movilización del presidente

en el encuentro por la defensa de la dignidad de México en la ciudad de Tijuana. Se espera que la mandataria local regrese a la CDMX la noche del sábado.

23-11-1



Maurilio Hernández González

El balazo en el pie del líder del Congreso mexiquense

El líder del Congreso del Estado de México, el morenista **Maurilio Hernández**, anda muy contento luego de que el Tribunal Electoral del

Edomex le quitó la sanción que le impuso la dirigencia de su partido al aprobar el reemplacamiento. Nos platican que el diputado no debería estar tan contento, pues se encuentra entre la es-

pada y la pared con este tema, debido a que gran parte de los recursos que se obtendrán con este cobro a los mexiquenses servirán para financiar obras a municipios gobernados por Morena y si lo eliminan, pues simplemente se quedarían con las manos vacías. Por tal motivo, todo pinta a que el cobro por reemplacamiento sigue en pie y las propuestas de los morenistas son simples escarceos que no darán para más.

Respaldo a los monopatinés

Tal parece que las empresas de *scooters* y bicicletas que prestan el servicio en la capital encontraron cobijo con los panistas locales, principalmente en el Congreso, quienes serán su voz para expresar sus inconformidades sobre las nuevas disposiciones para operar. Uno de los legisladores que salió en su defensa fue **Federico Döring**, quien se inconformó con el tema de la contraprestación que van a pagar por el uso del espacio público y expresó que representaba más que el pago de una tenencia. Veremos si este apoyo político no les resulta contraproducente para los dueños de las bicis sin anclaje y los monopatinés eléctricos.

Alcalde de Neza pide respaldo a AMLO

El alcalde de Nezahualcóyotl, el experrredista **Juan Hugo de la Rosa**, llamó a los 2 mil 456 presidentes del país a que se sumen a la convocatoria del presidente **Andrés Manuel López Obrador** de defender la soberanía nacional ante las amenazas del mandatario estadounidense **Donald Trump** de aplicar nuevos aranceles a productos mexicanos. Nos dicen que el edil mexiquense pidió que todos los alcaldes del país vayan a Tijuana este sábado para mostrarle su respaldo al presidente. Nos comentan que don Juan Hugo fue invitado este fin de semana a participar en la *Cumbre de Alcaldes de América del Norte*, en Los Cabos, Baja California Sur, y ahí, en ese foro internacional, también solicitará el apoyo de sus homólogos canadienses y estadounidenses. ¿Tendrán eco sus propuestas?



Juan Hugo de la Rosa



ROZONES

• **Góbers cierran filas**

Así que para el mitin de mañana en Tijuana están más que puestos gobernadores **Héctor Astudillo**, de Guerrero, quien asegura que la economía y estabilidad hay que cuidarlos; **Francisco Javier García Cabeza de Vaca**, de Tamaulipas; **Claudia Pavlovich**, de Sonora; y **Miguel Riquelme**, de Coahuila. Así como y la Jefa de Gobierno, **Claudia Sheinbaum**, quienes reiteraron que cerrarán filas con el Gobierno federal ante el amago de aranceles de **Trump**. Sin embargo, contrasta la postura de otros, como la del panista de Chihuahua, **Javier Corral**, quien considera que al estadounidense no se le afronta con un mitin, sino con una respuesta de Estado. Por cierto, el queretano **Francisco Domínguez**, en calidad de presidente de la Conago, ya invitó a los demás mandatarios a sumarse al evento.

• **Pemex le responde a calificadoras**

Luego de la calificación de Fitch Ratings a Pemex, que la petrolera calificó de "excesivamente severa", la empresa aseguró que en los primeros seis meses de la actual administración se han materializado logros contundentes, para lo cual destaca la estrategia contra el robo de combustible y que, por primera vez en diez años, no se ha hecho uso de la deuda para financiar proyectos de inversión. Contundente respuesta. Pemex agrega también que han sido transparentes en el gasto y se continúa bajando los costos en la adquisición de los bienes y servicios.

• **Al PRD le llueve sobre mojado**

Donde nuevamente están en problemas es en el PRD nacional. Dicen integrantes del sindicato que ya tienen el resolutivo de la Junta de Conciliación y Arbitraje para comenzar el embargo de cinco de sus inmuebles; y es que es una forma de presión para pelear por su despido injustificado. Así que ahora los demandantes desean vender las propiedades ubicadas en la colonia Roma, Tlalpan y Coyoacán para hacerse de los 20 millones que, según ellos, les debe el sol azteca. Pues de llevarse a cabo, el PRD se quedaría aún con menos recursos de los que ya tiene.

• **Prepotencia de policías en Atizapán**

Vaya abuso de autoridad la de los policías del municipio de Atizapán de Zaragoza, que gobierna la morenista **Ruth Olvera Nieto**. Ayer, integrantes del Grupo de Operaciones Especiales intimidaron a periodistas que cubrían la búsqueda del adolescente que se metió a nadar a la presa Madín. Además de impedirles levantar imágenes, con prepotencia los uniformados forcejearon con los comunicadores y trataron de detener y esposar a uno de ellos, mientras aseguraban que iban a "delimitar sus áreas". Y todo quedó grabado en video. ¿Qué dirá de esto la alcaldesa Olvera Nieto? A ver si les da un curso de respeto al trabajo periodístico.



ROZONES

• **Charrez, sin fuero, sin amparo...**

A quien ya pueden detener, si la justicia lo pide, es al diputado **Cipriano Charrez Pedraza**. Resulta que el amparo con el que contaba el morenista para evitar una orden de captura quedó sin efectos. Hace apenas unos días que el legislador perdió el fuero, cuando la Cámara de Diputados consideró que debía enfrentar el proceso que le sigue la Procuraduría de Justicia de Hidalgo por el accidente vial en el que falleció un joven. Así que, a ver qué resulta.

• **Para policías de León, primero la *selfie***

Parece que a la crisis de inseguridad en Guanajuato, que gobierna **Sinhue Rodríguez**, se le suma la de la mala imagen que dan sus policías. En León, que también gobierna un panista, hubo un accidente automovilístico bastante grave en el que falleció una persona y un policía que "andaba por ahí" se acercó, pero no para ayudar precisamente. Resulta que el uniformado aprovechó la lamentable situación para tomarse... ¡una *selfie*! Ah, pero eso sí, no tardó en subir la imagen a sus redes sociales. Dicen que la Secretaría de Seguridad de León ya inició un procedimiento administrativo. El alcalde panista, **Héctor López Santillán**, debería pensar en darles cursos de sensibilidad.



Capital político

Adrián Rueda
jadrian02@yahoo.es

¿Qué trae la 4T contra el Metro? *21/06*

- Llama la atención que, tras la llegada de la izquierda al poder en la Ciudad de México, la construcción de este sistema de transporte se haya abandonado.

Cuando a principios de los años 60 el entonces jefe del Departamento del Distrito Federal, Ernesto P. Uruchurtu, se opuso a la construcción de lo que fue la primera línea del Metro en la ciudad, cayó su tumba política.

Considerado como *El Regente de Hierro*, el sonorense fue destituido por el entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz, por un pretexto, alejado de las verdaderas causas que motivaron su salida.

El presidente de México visualizaba ya un problema de crecimiento de transporte en la capital y, ante la falta de visión de Uruchurtu, que ocupaba el cargo desde las administraciones de Adolfo Ruíz Cortines y de Adolfo López Mateos, lo destituyó en 1966.

Si todavía existe el Plan Rector del Metro, la jefa de Gobierno le debería echar una ojeada.

... Díaz Ordaz inicialmente se opuso al Metro y, quizá con ello, evitó que en la actualidad la capital esté colapsada por la falta de transporte público.

Por eso llama la atención que, tras la llegada de la izquierda al poder en la Ciudad de México, con Cuauhtémoc Cárdenas al frente, la construcción de este sistema de transporte se haya abandonado, excepto por la Línea 12 que hizo Marcelo Ebrard.

Hasta 1997, con el último regente del PRI en el entonces DF, se construyeron alrededor de 200 kilómetros de Metro, y se dejó un Plan Rector elaborado por especialistas de varias insti-

tuciones sobre el tema, para que en 2020 la capital estuviera conectada por trenes.

De haberse llevado a cabo este plan, la hoy CDMX no tendría los problemas que hoy padece en movilidad, contaminación y transporte masivo, pues estaría conectada por el Metro en prácticamente todo su territorio.

Eso se hace en todas las grandes capitales del mundo, pero aquí se desdeña, y todo porque se le da prioridad al automóvil mediante obras faraónicas, como los dobles pisos y la Supervía Poniente, que sólo benefician a los conductores.

Claro, esas obras no otorgan transporte masivo eficiente, pero sí votos.

Llama la atención que en el actual Plan de Gobierno no venga absolutamente nada sobre la construcción de nuevas líneas del Metro, que deberían ser consideradas para evitar el inminente colapso del transporte.

En lugar de ello, se habla de fortalecer la adquisición de camiones públicos —que ni siquiera son eléctricos o híbridos para abatir la contaminación— a fin de congestionar aún más esta complicada ciudad.

Si todavía existe el Plan Rector del Metro, la jefa de Gobierno le debería echar una ojeada, pues en él participó incluso la UNAM, quizá ya no para aplicarlo como está, pero sí para tomarlo de base y darle una actualización.

El regente que más Metro hizo en la capital fue el guanajuatense Ramón Aguirre, con 70 kilómetros, que son más de una tercera parte de la totalidad existente.



CENTAVITOS

Y siguiendo con el transporte y la movilidad, bien haría la Semovi, de Andrés Lajous, en tomar algunas clascitas de política, para que, al menos, antes de imponer cualquier acción restrictiva en su sector, la socialice un poco.



Especial del Sistema de Transporte Colectivo.



- 7 JUN 2018

Página:

16

Sección:

Fecha:

Taxis contra "Uver"

Si fuera por los carteros, no existiría el correo electrónico. Obviamente, si fuera por los taxistas, no habría plataformas de transporte como Uber, Cabify o DiDi. Los gobiernos no pueden ceder a chantajes de los afectados por el cambio tecnológico y en su lugar, deberían explorar programas para integrar los a un nuevo entorno y a la competencia.

Recientemente se hizo viral una foto donde un taxista de la Ciudad de México pintaba en su taxi un letrero en contra de "Uver" en las manifestaciones de la ciudad este mes. Esto y otros hechos demostraron que los taxistas no solo ignoran el motivo de su manifestación, sino que también desconocen la evolución tecnológica que se está dando y que desgraciadamente los está afectando. El enemigo de los taxistas no es Uver ni Uber, es la tecnología.

Quienes nos movemos en las grandes ciudades, ahora tenemos mayores oportunidades de movilidad gracias a la tecnolo-

COMPETENCIA 2.0

**Carlos
Mena**

Opine usted:
carlos.mena@creel.mx



gía. Dependiendo donde nos movamos, hoy podemos elegir entre una bicicleta, un scooter, usar plataformas de autos u otras formas de transporte. Las

llamadas Empresas de Redes de Transporte (ERT) no son taxis ni afectan directamente a los taxis. Las ERT son plataformas que permiten conectar a conductores con pasajeros mediante el uso de plataformas digitales móviles y han generado un nuevo servicio. Este servicio ha sido adoptado por una gran cantidad de consumidores que las preferimos porque nos dan certeza en el cobro, las rutas, la disponibilidad y sobre todo, seguridad y comodidad que no se cumplen en el caso de muchos taxis.

Obviamente, la entrada de nuevas opciones de servicio siempre tiene una afectación a los que se encuentran en mercados similares y que se ve afectado por la disrupción. Esto genera debates de todo tipo, incluyendo el tema de cómo regular este tipo de servicios. Los reguladores siempre van atrás del avance tecnológico y en este caso del transporte ha sido evidente su gran desfase. A nivel mundial, el tema de cómo regular a estas nuevas tecnologías ha sido objeto de muchísimo debate y los taxistas de las grandes ciudades se han opuesto con manifestaciones y bloqueos que en muchos casos han logrado su prohibición. Hoy vivimos un



nuevo intento de ello en ciudades del país.

Las voces de la conciencia y la objetividad en este tema normalmente han sido las autoridades de protección al consumidor y de competencia. Prácticamente todas las autoridades de competencia que se han pronunciado sobre este asunto en el mundo han resaltado el impacto favorable de los servicios prestados por las ERT y la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece) de México no ha sido la excepción. Desde junio de 2015, Cofece dirigió una opinión muy clara a los gobernadores y legislaturas locales de todo el país proponiendo la autorización y correcta regulación de estos servicios.

Cofece ha insistido en su recomendación de reconocer el servicio de ERT y que la regulación en ningún caso debería contener disposiciones que limiten la competencia, tales como imponer un tope al número de vehículos para la prestación del servicio, establecer requisitos como placas especiales, o establecer un valor de los autos. Desde mi perspectiva, tampoco debería regular el sistema de pago como se está imponiendo.

Ahora, ante nuevas presiones

de prohibición por parte de los taxistas, la Jefa de Gobierno en la Ciudad de México ha dicho valientemente que no cederá a este tipo de presiones y se mantendrán las mayores opciones al usuario. Los demás gobernantes de las ciudades del país deberían seguir este ejemplo.

En beneficio de los taxistas, el esfuerzo debería ir en el sentido de mejorar sus posibilidades de competir de manera eficiente. Los gobiernos locales deberían hacer esfuerzos para eliminar la sobreregulación que les afecta y ofrecerles formas de adopción de nuevas tecnologías. Mi madre utiliza los servicios de taxi del señor Jesús Vargas por ser una de las personas más honestas que ha conocido y tener un transporte limpio y bien mantenido. Ojalá ese tipo de personas tuvieran la oportunidad de permanecer en el mercado y modernizarse.

Más pronto de lo que pensamos tendremos sistemas de traslado con automóviles que no requieren conductor, servicios de taxi aéreo y scooters y bicicletas más modernas. El esfuerzo de los gobiernos, como en tantos otros mercados, debería ser el de integrar a los trabajadores que van quedando atrás en un nuevo mundo, no frenar el desarrollo.



SOBREMESA

Lourdes Mendoza

Opine usted:
lurmendoza@icloud.com
@lurmendoza



Sheinbaum, construyendo un caos

El actual gobierno de la Ciudad de México dice que cerró las ventanillas para trámites y permisos de construcción porque Felipe de Jesús, exSeduvi, les dejó un cochinerito, lo cual es cierto, pero eso NO justifica su inacción. El impacto económico por dicha decisión es que está detenida una inversión de más 7 mil 200 mdd, la mitad proveniente del sector habitacional. Ahora bien, el impacto social no es menos grave, pues hablamos de que la detención de las obras ha generado una pérdida de 55 mil empleos anuales que generan algo así como 1,200 mdp mensuales en sueldos y salarios.

Pero esto no es todo; además, **Claudia Sheinbaum** está construyendo su paso por la ciudad sobre cimientos muy endeblados, por decir lo menos, pues su gobierno, por dicha inactividad, está dejando de recaudar más de 10 mmdp de impuestos por los desarrollos detenidos, mientras que el gobierno federal de AMLO, casi 6 mil 400 mdp anuales de ISR (Urzúa debe estar infartado), incluyendo 4 mil 300 mdp por aprovechamiento y 628 millones de predial, que equivalen al presupuesto entero de importantes programas sociales de la ciudad, como el de Mi beca para empezar. ¡Quihúboles!

Pero esto no es lo peor, sino cómo tristemente vivimos los habitantes de esta ciudad. La inseguridad está peor que nunca, incluso mucho peor que con Mancera y eso ya es mucho decir, eh, y las expectativas de que la seguridad dis-



CUARTOSCURO

minuirá más son muy altas.

Sin embargo, para abatir la creciente inseguridad es necesario crear trabajos formales, y para lograrlo la construcción es fundamental. Así pues, estamos ante un ejemplo más de que la ineficacia es igual de grave que la corrupción.



IMCO

Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.

Manuel Molano

De taxis, apps, bicis, tianguis, Imecas...

La movilidad en la Ciudad de México es un deporte de alto riesgo. Te puede pasar cualquier cosa: si caminas, pocos respetan semáforos y pasos peatonales. Si vas en bici, muchos de los automovilistas te avientan la lámina. Si vas en pesero, lo atracan o choca. Y así podría señalar los problemas para cada transporte.

Todos los mencionados, y los que faltaron, pueden tener complicaciones si algún tramo de la ciudad se inundó o si la autoridad privilegió los derechos políticos y de manifestación por encima de los de movilidad. El chiste es que la CDMX es un caos: una auténtica selva de pavimento donde todos luchamos por llegar a donde tenemos que llegar a la hora que tenemos que llegar.

Dicho esto, como columnista y ocupante de la CDMX, hago las siguientes sugerencias al Gobierno capitalino sobre manejo territorial y de movilidad:

1. *La ciudad es de todos.* Entiendo que a la jefa de Gobierno no le gusta el uso del espacio urbano para hacer una carrera de Fórmula 1 (F1), pero el ciudadano sí tiene que despojarse del uso del espacio urbano (banquetas y vialidades ciclistas y de automotores) para manifestaciones políticas

y comercio informal en la vía pública.

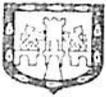
Si bien parece que el uso que se le da al espacio público con la F1 es solo para conveniencia de los ricos, la jefa de Gobierno se sorprendería de la riqueza de la mayoría de los líderes de tianguistas, taxistas y movimientos políticos movilizadas. ¿Por qué no hay reglas para estas cosas?

2. *Si no castigas, habrá más conductas no deseadas.* Lo que enfurece a este columnista, en las raras ocasiones que maneja, es ir a 80 km/h en el periférico, que me rebase un vehículo emplacado en Morelos a 120 km/h, y que nadie los castigue

o detenga. Lo que parece molestarle a la Ciudad es que no paguen su verificación.

¿Qué tal un padrón de placas, foráneas y locales integrado por los registros de las cámaras de seguridad? Cada ciudadano tendría que verificar la lista cada tanto, y si ahí aparece, lo paran y lo meten al corralón. La autoridad revisa si su domicilio en Cuautla de verdad es del infractor, le cobran las multas y le ponen unas nuevas.

Al dueño del coche infractor frecuente, se le quita el derecho a manejar, o a tener un nuevo coche, a menos que haga servicio comunitario, pague multas o una com-



binación de ambas. El ciclista que se sube a la banqueta sin bajarse de la bici, o que pedalea en sentido contrario, debería recibir una multa. Castiguen a todos.

3. *Libertad de trabajo.* Liberalicen los taxis y todo tipo de aplicaciones de autos de pasajeros. No más revistas, regímenes especiales y revisiones. Un Gobierno permisionario más que un Gobierno concesionario, que dé permisos en línea para cualquier ciudadano con un coche y una licencia para transportar pasajeros y carga ligera como le dé la gana.

4. *Está chido el trámite electrónico, pero mejor eliminar trámites.* El otro día lei un tuit que decía que el trámite de renovación de tarjeta de circulación es muy fácil. Varios lo interpelamos y no respondió: ¿por qué solamente las de chip? ¿Si las que no tienen chip no sirven para nada, para qué las expiden? ¿Por qué debemos tener una tarjeta de circulación?

4. *Sistemas de pago unificados.* Si los taxis pueden recibir efectivo, los vehículos de aplicación deberían poder hacer lo mismo. Si quieren prohibirlo para unos, es ilegal (la Ley Monetaria vigente lo impide). En cambio, la manera de hacerlo sería crear un sistema de pagos con tarjeta en toda la ciudad, que cobre lo que hay que cobrar y entregue los impuestos de manera inmediata.

Entiendo que a la jefa de Gobierno no le gusta el uso del espacio urbano para hacer una carrera de Fórmula 1 (F1), pero el ciudadano sí tiene que despojarse del uso del espacio urbano (banquetas y vialidades ciclistas y de automotores) para manifestaciones políticas y comercio informal en la vía pública.

Director general del IMCO

@MJMolano



Luis Humberto Fernández

Uniforme neutro

¿Cómo construir un mejor sistema educativo? Es una pregunta que admite muchas respuestas, ninguna de ellas fáciles, pero sin duda pasa por la equidad, los derechos, la seguridad y la comodidad del estudiantado.

Los grandes cambios a veces se construyen sobre las decisiones cotidianas. Éste es el caso del uniforme neutro, que no es otra cosa más que la posibilidad de las niñas de elegir en libertad si usar falda o pantalón, esto ayudará a eliminar estereotipos de roles de género, a generar mayor comodidad y en algunos casos hasta temas también de seguridad.

La medida se tomó escuchando a las niñas y a las familias como se hizo con el calendario escolar o el nuevo acuerdo educativo.

Esto no es un debate sobre la diversidad de género, es sobre la libertad y dignidad que tienen las niñas para decidir junto con sus familias sobre su vestir, la palabra clave es que es una opción, a nadie se le está obligando. Lo que resulta absurdo es la restricción.

Esto no es un debate sobre la diversi-

El uso del pantalón por mujeres fue uno de los símbolos de la igualdad en su momento, no se trata de ideología, es actualizar una situación que no se explica este tipo de restricciones.

Dentro de todo este debate hay una belleza institucional que no podemos obviar y es que una sociedad debata con intensidad y pasión sobre lo que cree que es más conveniente, el diálogo fortalece, y éste es el caso.

Un elemento fundamental para entender el tema, es que en ningún momento limita o merma la autoridad o derecho de los padres sobre los niños; siendo honestos ¿quién puede estar en contra de que las niñas tengan esa opción y posibilidad?

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, fue específica al decir que las niñas tienen "más libertades para correr, subirse a un árbol o dar vueltas de carro". Es tan conveniente que se adoptó de inmediato en otras entidades como en el caso de Oaxaca.

Estos días se ha hablado mucho del tema, la mayoría de los argumentos han sido contundentes a favor reconociendo el valor de quienes opinan diferente, pero yo me quedo con la voz de las niñas que nos han expresado como buena noticia que en invierno o cuando caminan a sus casas o simplemente porque así lo quieren pueden usar un pantalón.

dad de género, es sobre la libertad y dignidad que tienen las niñas para decidir junto con sus familias sobre su vestir, la palabra clave es que es una opción, a nadie se le está obligando. Lo que resulta absurdo es la restricción. El uso del pantalón por mujeres fue uno de los símbolos de la igualdad en su momento, no se trata de ideología, es actualizar una situación que no se explica este tipo de restricciones.

@LuisH_Fernandez



SALVADOR
GUERRERO
CHIPRÉS

ARTICULISTA INVITADO

PRESIDENTE DEL CONSEJO CIUDADANO PARA LA SEGURIDAD
Y JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SE TRATA DE LAS NIÑAS, NO DE LAS FALDAS

A mi mamá le gustaba presumir que fue la primera mujer de su familia en usar pantalones. Ella nació en 1925 y entendió desde los 12 años que la libertad pasa por algo tan simple como elegir qué usar por comodidad.

En pleno 2019, hay polémica por el Uniforme Neutro que presentó la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, para permitir que cada quien elija entre falda y pantalón, según prefiera.

Esta política sitúa a la Ciudad de México dentro de los lugares que se encuentran a la vanguardia en temas de igualdad de género y en garantizar los derechos plenos de las niñas, niños y adolescentes.

La capital se une así a países como España (2016), Ecuador (2018) y Perú (2019), en donde se ha estipulado que el uso de falda en las escuelas ya no es obligatorio.

Y sí, refiero al uso opcional de la falda como centro de la propuesta porque resulta muy curioso cómo medios y voceros conservadores han tratado de enfocar el debate en que ahora los niños podrán ir de falda a la escuela.

Invisibilizan así la victoria que esta política implica en términos de libertad y comodidad para las niñas y adolescentes.

Tres datos: de acuerdo con un estudio que realizó la organización Save The Children, en 2018, 85 por ciento de las alumnas se sentían más seguras usando pantalón, ya que podían jugar, saltar, correr y trepar. Otro 10 por ciento dijo sentirse en iguales condiciones con los

niños al poder desplazarse de la misma manera; mientras que 5 por ciento mencionó que podían subir las escaleras sin miedo a ser espiadas.

Es fácil comprobar estas estadísticas. Si tienes hija o sobrina, o hay alguna niña en tu entorno familiar, pregúntale cómo prefiere ir a la escuela. Yo lo hice con mi sobrina de cuatro años, y sin dudar lo eligió short o pantalón, "porque juego más fácil".

Todas las mujeres con las que he hablado del tema coinciden: la falda es una prenda que lamentablemente las hace sentir, también, más vulnerables al acoso.

La inclusión y la igualdad cuestan trabajo, aún en una ciudad que lleva muchos años a la vanguardia en derechos de género y políticas públicas para fomentarla.

Coincido con la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, por cierto la primera mujer electa en la ciudad, al considerar que el uniforme neutro es una idea simple y trascendente, no hay adjetivos más adecuados.

Sin embargo, en opinión de la Unión Nacional de Padres de Familia -¿hay una asociación de Madres de Familia?- esta medida pretende "adoctrinar" a las niñas y niños en "ideología de género", que según sus propias palabras, es la construcción cultural de todas las identidades que caben en las siglas LGBTTTIQ. "Mejor la naturaleza", sentencian.

Abrir el debate con seriedad frente a los límites y alcance de una medida como el uniforme neutro requiere entender que la falda, el pantalón y las formas de usarlo sí son construcciones culturales.

Debatir y disentir es enriquecedor. Ignorar que una prenda obligatoria pone en desventaja al género femenino es hacer oídos sordos, desde el androcentrismo, a las historias de nuestras hijas.



Marchas y asaltos con holograma 000

DEL ESCRITORIO

JUAN F.
CASTAÑEDA



jfcastaneda9@hotmail.com

La ciudad está revolucionada y el ambiente se ha vuelto muy tenso en las últimas semanas.

La adopción de medidas anunciadas por Claudia Sheinbaum, jefa de Gobierno de la Ciudad de México, para compensar una de las tantas carencias que existen son decepcionantes.

Hace unos días presentaron el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad y el Programa para mejorar la calidad del aire en la Zona Metropolitana del Valle de México.

El objetivo, según el gobierno de la ciudad, fomentar el uso del transporte público, reducir el uso del vehículo particular y disminuir 46% de compuestos orgánicos volátiles, entre otras cosas.

Los argumentos no convencen.

Dice la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum: "El objetivo es contar con mejores condiciones de movilidad en la Ciudad de México al finalizar 2024, a través de la reducción en los tiempos de traslado, el fortalecimiento del transporte público y la generación de otros medios para trasladarse, como la bicicleta".

Las resoluciones anunciadas son la muestra de que jamás ha estado ante una situación de esta magnitud.

Llevamos años de crisis y seguimos escuchando lo mismo, más agregados: "Se contemplan 100 kilómetros de corredores exclusivos para transporte público, cuatro líneas de

sistema Cablebús... expansión de sistemas de transporte masivo... incrementar la red de Metrobús... compra de 30 trenes... expansión de Línea 12 del Metro... mejora del Tren Ligero... Programa de Movilidad de Barrio con transporte de bajas emisiones".

Es demasiado vago e inadmisibles que mientras ronda el peligro en las calles, todos los días y a todas horas, Andrés Lajous, secretario de Movilidad, diga: "Estamos planteando colocar trampas de partículas en el transporte de carga superior a 3.5 toneladas que tenga placas de la Ciudad de México, una restricción de ingreso y circulación de vehículos de carga...".

Y crece la indignación pública por lo burdo de las medidas del programa para mejorar la calidad del aire.

La Comisión Ambiental Metropolitana anuncia entre otras cosas: acciones que se llevarán a cabo en la industria, el transporte

y el hogar, introducción de gasolinas menos contaminantes, inspección de gasolineras, uso de maquinaria nueva para construcción, retiro gradual de microbuses, diferenciación en hologramas de vehículos híbridos y eléctricos, así como denuncia ciudadana, campañas para verificar fugas y disminuir emisiones a través del uso de productos como aerosoles, aromatizantes, pinturas y esmaltes que contienen compuestos que se volatilizan.

La jefa de Gobierno y su equipo no se sienten en nada responsables por una situación que achacan únicamente al pasado.

Dice la jefa de Gobierno que: "Esto se hace porque llevamos 15 años de atraso en las normas de vehículos nuevos".

Marchas, asaltos y muertes en el transporte público son el plus de estos programas del Gobierno de la Ciudad de México.

Las opiniones expresadas por los columnistas son independientes y no reflejan necesariamente el punto de vista de 24HORAS.



LEEMÁS COLUMNAS