



CONTRIBUCIÓN AL DEBATE DE CIUDAD

2022



UNIDAD DE APOYO
NORMATIVO

HEIDY SÁNCHEZ
CONCEJALA DE BOGOTÁ



CONTRIBUCIÓN AL
DEBATE
DE CIUDAD
2022

**UNIDAD DE APOYO
NORMATIVO**

HEIDY SÁNCHEZ
CONCEJALA DE BOGOTÁ





HEIDY SÁNCHEZ
CONCEJALA DE BOGOTÁ

Contenido

Presentación	5
Otra promesa incumplida de Claudia López: alza en el pasaje de Transmilenio y SITP	6
Centro Hospitalario Transitorio de Corferias: el despilfarro de Claudia López	9
Lo que esperamos del Sistema Distrital del Cuidado	13
2 años de gobierno de Claudia López: evasiones y mentiras	16
Nuevas medidas de seguridad en Bogotá: Un chantaje autoritario que no tendrá el efecto deseado	26
La farsa de la Región Metropolitana	29
A un año del estallido social: de la indignación a la acción	41
“Jóvenes a la U”: el negocio de las IES Privadas	45
¿Por qué es inconveniente el nuevo cupo de endeudamiento?	49
Cuestionamientos sobre el Sistema Bogotá Solidaria	53
Admitida demanda de inconstitucionalidad en contra de los artículos 14, 16 y 22 de la Ley Orgánica 2199 de 2022	57

Vamos por los #DerechosTrans	60
Eliminar el servicio militar obligatorio: paso indispensable hacia la paz total	64
El mandato popular es desmontar el ESMAD	68
Masacre del 9 y 10 de septiembre: dos años de impunidad	71
La tercerización está matando a la ETB	74
Por el fortalecimiento de la Universidad Distrital	77
El negocio del transporte público en Bogotá	80
Presupuesto distrital 2023, nuevamente decretado por Claudia López	96

Presentación

Este trabajo es un compilado de artículos que fueron publicados en distintos medios de comunicación a lo largo del 2022 por parte de la concejala de Bogotá Heidy Sánchez Barreto de la Colombia Humana - Unión Patriótica y su Unidad de Apoyo Normativo, a propósito de la labor realizada desde la representación en el Cabildo Distrital. Dichos artículos fueron revisados y ajustados con tal de que en su conjunto puedan contribuir al estudio y discusión de la realidad vivida en la capital del país y la necesidad de construir una alternativa de ciudad desde el campo popular, democrático y revolucionario. Lo anterior, más aún, de cara a los retos que se vienen en 2023, donde vamos a recuperar la Alcaldía de Bogotá para materializar el programa del cambio en la ciudad.

Otra promesa incumplida de Claudia López: alza en el pasaje de Transmilenio y SITP

La alcaldesa Claudia López no deja de sorprender con las mentiras y contradicciones con las que gobierna. En diciembre de 2021, mientras la mayoría de la ciudadanía se concentraba en las festividades, expidió el POT por decreto, a pesar de que en 2019 le solicitó al exalcalde Enrique Peñalosa que no lo aprobara de esta forma pues lo consideraba un irrespeto a la ciudadanía. Del mismo modo, pese a que en campaña decía que la extensión del pico y placa no era una solución a los problemas de movilidad de Bogotá, notificó que el pico y placa se extendería durante todo el día. Esto último, sin tener en cuenta que los automóviles son el medio de trabajo para muchas personas en la ciudad.

Como si fuera poco, a pesar de que también prometió que no haría alzas al transporte, el Distrito anunció que el pasaje del sistema incrementaría en \$150, quedando Transmilenio en \$2.650 y los buses zonales del SITP en \$2.450. Otra de las medidas de la administración de la supuesta “Bogotá Cuidadora” que afecta a la clase trabajadora al ser esta la que mayoritariamente se moviliza en el transporte público, la cual entró en vigor este 11 de enero.

Con respecto a esto, hay que señalar que para el Presupuesto Distrital 2022 presentado por la administración ante el Concejo de Bogotá a finales del año pasado, el cual correspondía a \$28.5 billones, Movilidad se llevaba la mayor parte de los recursos con \$8.6 billones, equivaliendo al 35% del presupuesto total. Rubro destinado para proyectos tales como: Segunda Línea del Metro (\$1.6 billones - cofinanciación), el Corredor Verde de la Cra. 7ma (2022: finalizar estudios y diseños), cables de Ciudad Bolívar y Monserrate (estudios y diseños) y Usaquén y San Cristóbal (adquisición predial), Troncal Calle 13 (cofinanciación) y 20 km li-

neales de ciclorrutas, 204.39 km malla vial local, 15 mil m² de espacio público y 4.27 km malla vial rural.

Dentro de este sector, Transmilenio es el que tiene mayor presupuesto con \$6.4 billones (funcionamiento e inversión), de los cuales el Distrito aporta \$3.1 billones. De estas transferencias distritales, el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) se lleva \$1.8 billones. Es decir, de nuevo una de las prioridades presupuestales para el 2022 es subsidiar el negocio de las familias dueñas del transporte público masivo en Bogotá, pues el déficit del Sistema Integral de Transporte Público en gran parte es producto de la alta rentabilidad que reciben estos operadores privados, que junto a los bancos fueron los únicos que no perdieron en la crisis generada por la pandemia.

Sobre este tema, desde campaña Claudia López y, más recientemente en el mal llamado proyecto de “rescate social”, su administración se comprometió a trabajar en la revisión de los contratos para que resulten favorables para el Distrito y no solamente para los operadores privados. Sin embargo, cuando le preguntamos a la Alcaldía en qué va esto, más allá de enlistar en la respuesta una serie de reuniones que supuestamente ha realizado, todavía no es clara cuál es la estrategia para concretar tal revisión de los contratos.

Más allá de esto, llama la atención que el rubro asignado al FET, dentro de la propuesta de Presupuesto 2022, haya sido de solo \$1.8 billones, pues los estudios de Transmilenio evidenciaron que el déficit para 2022 sería de \$2.5 billones. De esta forma, es claro que para la administración el faltante debía completarse con un aumento en el pasaje, como queda evidenciado con el incremento de \$150 que ya empezó a regir. De hecho, en las proyecciones que hace Transmilenio, bajo un escenario ideal con la entrada en funcionamiento de las troncales de la 68, Cali y 7ma, la Primera Línea del Metro, el Regiotram, entre otras variables, se calcula que el SITP necesitará de 2021 a 2031 alrededor de \$20.8 billones de pesos vía FET. Lo anterior, si además desde el 2022 se garantiza un aumento anual y sostenido del pasaje para todos los

usuarios. Es decir, por ambos lados pierde el usuario: 1. Le toca pagar un pasaje más caro; y 2. Buena parte de sus impuestos se destinan a cubrir este déficit.

Mientras tanto, familias como la de los Martínez, los Losada, los Hernández, los Rodríguez, los Gómez, los Cubides, los Wolff o los Baquero, que hacen parte de los dueños del transporte público masivo en Bogotá, continúan ganando. Qué mala suerte vivir en Bogotá y no pertenecer a una de estas familias privilegiadas porque esos son los intereses de clase para los que gobierna la actual Alcaldía. Mientras tanto, los trabajadores seguirán pagando anualmente un pasaje cada vez más caro a cambio de un pésimo servicio.

14 de enero de 2022
En Cuarto de Hora

Centro Hospitalario Transitorio de Corferias: el despilfarro de Claudia López

El 14 de enero de 2021, en el marco del debate de control político que hicimos para demostrar el pésimo manejo dado en salud a la pandemia por parte de la alcaldía de Claudia López, radicamos una solicitud a la Contraloría de Bogotá para que investigara el caso del centro hospitalario transitorio instalado en Corferias por presunto detrimento patrimonial en favor de un privado.

Cabe recordar que este centro hospitalario transitorio de Corferias fue uno de los componentes proyectados dentro del Plan Distrital de Expansión diseñado por la Alcaldía, el cual tenía como objetivo principal el aumento de disposición de Unidades de Cuidado Intensivo (UCI) en Bogotá. Así, partiendo de una tasa de contagio inicial de 2.68 cuando estábamos en normalidad e iniciaron en marzo de 2020 los primeros contagios, la Alcaldía proyectó la necesidad de adecuar progresivamente más de 5 mil UCI-COVID-19 con las cuales debía contar la ciudad al finalizar mayo de 2020 para dar una atención adecuada a la emergencia. La dinámica que se planteó para cumplir con este objetivo fue la de trasladar 2.000 pacientes hospitalizados por enfermedad de baja complejidad a Corferias, con tal de adecuar estas camas desocupadas en los hospitales como UCI para la atención de personas con COVID-19 que lo requirieran.

Con el confinamiento obligatorio, obviamente la razón de transmisión del virus disminuyó quedando en alrededor de 1.1 en mayo de 2020, motivo por el que la Alcaldía ajustó cómodamente los cálculos, no basándose en una situación de normalidad sino bajo el encierro obligatorio pretendiendo que esta situación fuera permanente, y de esta manera proyectó que se necesitaban 3.000 camas: 2.000 UCI y 1.000 hospitalarias para aislamiento, por lo que

se siguió demandando 2.000 camas en Corferias para el traslado de pacientes con enfermedad general, con tal de cumplir con la adecuación de las 3.000 requeridas en las IPS públicas y privadas. Lo cierto fue que, a pesar de que supuestamente al finalizar mayo de 2020 ya debíamos contar con más de 5 mil UCI-COVID-19 disponibles en la ciudad, al culminar el 2020 no contábamos con 2 mil UCI en Bogotá, ni nunca se cumplieron las disposiciones proyectadas ese año para dar una respuesta adecuada a la pandemia. En consecuencia, con este cupo epidemiológico limitado producto de la incapacidad de gestión de la administración de la alcaldesa Claudia López, la medida prioritaria para hacer frente a la emergencia fueron las cuarentenas con sus desastrosas consecuencias económicas y en salud mental para la población.

Así, como nunca se cumplieron los objetivos de aprovisionamiento de UCI para la ciudad, tampoco se requirió la capacidad instalada en el centro hospitalario transitorio de Corferias. No obstante, como lo señalamos en su momento, la Alcaldía en conjunto con la Subred Integrada de Servicios de Salud Centro Oriente firmaron un contrato con Corferias, que es una sociedad de carácter privado filial de la Cámara de Comercio de Bogotá, en donde se comprometieron a cancelar \$200 mil millones para materializar el plan diseñado, de los cuales en junio de 2020 ya se habían pagado \$20 mil millones. Igualmente, como lo denunciarnos, Corferias inició con la disposición de 50 camas de hospitalización de mediana complejidad para el servicio de medicina interna en mayo de 2020, y así permaneció hasta finalizar junio de ese año, es decir, al 2.5% de la capacidad prevista.

A pesar de esta realidad, para seguir con el despilfarro, la Alcaldía argumentó en julio de 2020 que las 2.000 camas de Corferias se seguían necesitando no solo para el traslado, sino que ahora además para recibir directamente pacientes candidatos a requerir hospitalización por enfermedad general y pacientes con COVID-19 asintomáticos y/o a aislar. Sin embargo, a principios de agosto de 2020, Corferias solo tenía capacidad instalada para 372 pacientes, es decir, 18% de la capacidad prevista. De este modo, la Alcaldía

prefirió invertir el presupuesto público para favorecer a un privado, en lugar de adecuar el Hospital San Juan de Dios, como insistimos, dando eficiencia al gasto y fortaleciendo la capacidad de respuesta permanente pública y estatal. Este posible detrimento patrimonial en beneficio de un privado se desmontó sin sonrojarse por parte de la Alcaldía en octubre de 2020.

Teniendo en cuenta las denuncias que hicimos y atendiendo a nuestra solicitud, la auditoría realizada por la Contraloría de Bogotá nos dio la razón, aclarando y profundizando los argumentos expuestos en su momento, presentando como principales hallazgos los siguientes:

1. Durante el tiempo de ejecución del contrato se habilitaron 274 camas, de un total de 2.000 cubículos habilitados, es decir, se usó el 13.7% de la capacidad instalada.
2. En la época en que estuvo en funcionamiento el hospital transitorio se atendieron 515 pacientes, con una apropiación final de \$20 mil millones, eso significa que cada paciente atendido en Corferias le costó al Distrito casi \$39 millones de pesos.
3. Con base en lo anterior, según la Contraloría de Bogotá se configuró una “observación administrativa con incidencia Fiscal y presunta disciplinaria por \$3.941.691.894, por estudios previos inadecuados e imprecisos, falta de medidas contractuales que contrarrestaran la baja ocupación de pacientes en el Centro Hospitalario Transitorio Corferias al no utilizar 1.726 cubículos/cama en la ejecución del contrato 02-BS-057-2020”.

En conclusión, ante la improvisación y la insistencia en un error que malversó cuantiosos recursos públicos cuyo único beneficiario fue un agente privado (Corferias) en vez de mejorar la infraestructura pública en correspondencia con el principio de gasto eficiente, solicitamos que:

1. La Personería de Bogotá y/o la Procuraduría General de la Nación investiguen la presunta comisión de faltas disciplinarias en el marco de este contrato.

2. Como consecuencia de este informe de auditoría, se abra el correspondiente proceso de responsabilidad fiscal para determinar y establecer la responsabilidad de los servidores públicos con el fin de recuperar los dineros sustraídos al erario y buscar el resarcimiento de los daños al patrimonio público.

En todo caso, la responsabilidad política de semejante despilfarro en favor de un privado recae en el secretario de salud, Alejandro Gómez, y en la alcaldesa Claudia López y su modelo neoliberal con el que ha gestionado la pandemia y ha ejercido su gobierno en general.

26 de enero de 2022
En Cuarto de Hora

Lo que esperamos del Sistema Distrital del Cuidado

En Bogotá y en todo el país los modos de provisión y recepción de cuidados son distintos de manera sustancial en los diferentes estratos sociales puesto que en los altos se resuelve contratando los servicios de cuidado, mientras que en los más bajos la responsabilidad de proveer los cuidados no puede externalizarse o asignarse a terceros, con lo que los costos de proveerlos se incrementan sustancialmente para las mujeres. Lo anterior profundiza las inequidades existentes, motivo por el que se puede afirmar que, en los sectores populares, el cuidado es mucho más “deber” que derecho, donde no existen mínimas posibilidades de elegir cuánto, cuándo y cómo cuidar, debido a la ausencia de servicios de cuidado gratuitos y de calidad.

Estas diferencias también son muy marcadas en los contextos rural y urbano, de ahí la necesidad urgente y el reto de una articulación política cada vez más fuerte alrededor de la satisfacción de la demanda por servicios públicos de cuidado, propósito que, no desconocemos, persigue el Sistema Distrital del Cuidado (SIDICU).

¿Cuánto se ha invertido?

En el 2020 se asignaron \$160 millones para avanzar en el SIDICU y se lograron implementar las 2 primeras manzanas del cuidado: Ciudad Bolívar el 27 de octubre de 2020 y Bosa el 9 de noviembre de 2020. En el 2021 hubo una asignación presupuestal de \$11.000 millones de pesos y para el 2022 es de aproximadamente \$14.000 millones, que, aunque es de reconocimiento tener como prioridad en la distribución presupuestal el SIDICU, siempre será poco para atender las necesidades de las mujeres en la ciudad.

Apuestas del SIDICU 2022

El SIDICU ha sido una de las principales apuestas de esta administración y saludamos que por fin hoy el cuidado sea un tema de especial atención. En el 2022 se esperan desarrollar entre otras acciones estratégicas: formar a 3.000 cuidadoras, brindar 27.000 atenciones de cuidado en casa (200 empleos generados) e implementar 6 manzanas de cuidado. No obstante, en lo que respecta a las manzanas, si bien se dice que estas se definen con base en el muy mencionado Índice de Priorización de Cuidado, hoy no conocemos los cálculos exactos.

Entre otros, porque utiliza como base información secundaria de la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo (ENUT 2016-2017) que, si bien es una herramienta importante, está desactualizada con relación a una realidad social y económica de la ciudad que se enmarca por la pandemia, el incremento de la pobreza y la afectación directa a las mujeres frente a esta. Por tal motivo, esperamos que haya una actualización de la base que permita aterrizar los servicios de cara a la realidad de las mujeres de la ciudad y así se garantice mayor eficiencia.

El SIDICU en la ruralidad

Con respecto a la ruralidad, como lo es la localidad del Sumapaz, el SIDICU contempla únicamente unidades móviles de servicios de cuidado mas no una infraestructura permanente, bajo la excusa que las distancias impedirían la eficiencia de esta y que las unidades móviles suponen un mejor acercamiento y acceso de los servicios. Sin embargo, esto no resuelve necesidades tales como un parto en el que la mujer se ve obligada a desplazarse hasta Usme.

El constante mensaje es que las unidades móviles corresponden a la versión móvil de una manzana de cuidado y que son vehículos equipados que prestan servicios para personas que cuidan o que requieren cuidado. Si bien dichas unidades móviles pueden

prestar servicios como actividades lúdicas, pedagógicas y culturales, atención y orientación psicológica o jurídica, otros prioritarios como la atención en salud y la educación formal básica o técnica no podrían ser un servicio de calidad sin infraestructura propia y de tipo constante. Por ejemplo, la atención en salud puede requerirse en cualquier momento, no exclusivamente el día que pasa la unidad móvil en un horario de 8 a.m. a 4 p.m.

¿Qué esperamos del SIDICU?

Conminamos a la administración distrital a procurar y presentar los resultados de medición de eficiencia y éxito con base en el número de mujeres que han accedido a los servicios y con ello han logrado retomar sus proyectos de vida personales. Por ejemplo, quiénes han adquirido empleos en condiciones dignas y/o han dejado de ser víctimas de violencias basadas en género. Asimismo, instamos a identificar cuántos y cómo los hombres han reconocido y asumido tareas del cuidado. Todo lo anterior, permite proyectar planes de fortalecimiento y mejoras concretas de cara a que este SIDICU dé los resultados esperados para las mujeres de la ciudad en zona urbana y rural.

Saludamos el compromiso y los avances del SIDICU, pero reiteramos que el cumplimiento de las metas con esta iniciativa que busca reconocer, resignificar y redistribuir las tareas del cuidado, no se puede reducir al número de personas que acceden a los servicios sino al verdadero impacto que esto tiene en sus vidas.

28 de febrero de 2022
En Cuarto de Hora

2 años de gobierno de Claudia López: evasiones y mentiras

La alcaldesa de Bogotá, Claudia López, presentó a través de Facebook Live un balance de los primeros dos años de gobierno y de la ejecución del Plan Distrital de Desarrollo 2020 – 2024: “Un nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”. A propósito, hay que señalar algunos aspectos que la alcaldesa Claudia López evadió o en los que miente con respecto a su rendición de cuentas, habiendo cruzado ya la mitad de su mandato. Estos, tales como:

Movilidad

La alcaldesa Claudia López menciona en su rendición de cuentas que se comprometió a “quitarle la plata al negocio de buses chimenea de Transmilenio y a pasarla para hacer metro, metro y más metro”, así como que “Transmilenio debe ser un mero alimentador del metro”, ambos elementos con los que no ha cumplido. Bajo su mandato definió continuar con el entierro del proyecto del metro subterráneo con gran capacidad, para, ajustando el presupuesto, construir un metro elevado alimentador de Transmilenio amarrado a la construcción de dos nuevas troncales supuestamente alimentadoras: Av. 68 y Av. Cali. De la misma forma, a lo que hoy la alcaldesa le llama corredor verde de la 7ma, no es más que un nuevo proyecto de movilidad basado en buses el cual se puede catalogar como “Transmilenio verde”. Es decir, la alcaldía, en lo que lleva de mandato, ha definido aumentar los buses, construir más Transmilenio y menos metro.

Sumado, con el cambio de proyecto de metro subterráneo a metro elevado, no solo la ciudad perdió 8 años para empezar a construir la obra y poco más de \$190.000 millones en estudios,

sino que se desaprovechó la oportunidad de cimentar una obra de gran magnitud y con gran capacidad que empezara a posicionar el sistema férreo como estructurador del transporte público y la movilidad de la ciudad, pues por su naturaleza tiene mayor capacidad de carga de pasajeros que el sistema de buses, además de resultar menos contaminante. Por el contrario, el metro elevado contratado tendrá una menor demanda y capacidad de carga que sus troncales alimentadoras. A esta misma conclusión se puede llegar si se compara el sistema de buses con el sistema férreo proyectados en el POT.

Por lo anterior, es evidente que en el gobierno de Claudia López el transporte público no se ha proyectado para que Transmilenio alimente al metro, sino para que el metro alimente Transmilenio, lo que prolonga los problemas de movilidad que la ciudad ha tenido hasta ahora.

Manejo de la pandemia

La alcaldesa señala que un gran logro fue no haber permitido que el sistema de salud colapsara bajo la pandemia y haber centralizado, en el centro regulador de urgencias de la Secretaría de Salud, las camas hospitalarias, los servicios de atención médica domiciliaria, las urgencias y las UCI, elementos que son patrimonio público único de Bogotá, con lo cual se logró la asignación de esos recursos según se necesitaran, independientemente de las EPS. No obstante, la alcaldesa no cuenta cómo en los primeros picos, previo a que empezara la vacunación y cuando la situación era más álgida, nunca se logró cumplir con el objetivo de ampliación de UCI COVID-19 en Bogotá, entre otras porque, debido a la pésima gestión, el Distrito solo pudo adquirir 143 ventiladores por cuenta propia.

Bajo este contexto, vale recordar las denuncias que realizó la Personería en relación con la alta ocupación de camas UCI en Bogotá, mientras SALUDATA reportaba una baja ocupación. Lo cierto fue que hicieron falta UCI para atender a los pacientes

críticos por COVID-19 y así evitar muertes al garantizar un tratamiento adecuado a la enfermedad. Es de esta forma como en 2020, a pesar de que 9.428 personas fallecieron en un hospital por complicación del COVID-19, 3.399 no accedieron a una UCI. Los más perjudicados con esta situación fueron las personas en condición de pobreza pues fueron las que más muertes reportaron. La desigualdad a la que se llegó hizo que, en Bogotá, ser de estrato 1 implicara 150% más de riesgo de morir por COVID-19 que ser de estrato 6.

Salud a su Hogar

Claudia López destaca que, en el tablero de control ciudadano, este programa ocupa el tercer lugar donde las y los ciudadanos hicieron llegar más solicitudes, peticiones, quejas y reclamos en torno a los derechos en salud. La alcaldesa argumenta que se volvió al programa de Salud a su Hogar con el fin de agilizar procesos con adultos mayores en cuanto a enfermedades crónicas y/o gestantes, quienes requieren medicamentos que podrían llevarse a su casa, como también informa que se han atendido cerca de 25.500 personas en el hogar.

Frente a esto, para diseñar nuevamente una estrategia efectiva desde Salud a su Hogar es necesario en primera medida realizar la caracterización e identificación de las necesidades de la comunidad, especialmente de sus poblaciones vulnerables, como lo son los estratos 1 y 2. Además, organizar la operación de la Atención Primaria en Salud (APS) por territorios y micro territorios, privilegiando los más vulnerables y, sumado a esto, es necesario gestionar desde los espacios de vida cotidiana de las comunidades (los ámbitos): la familia, el barrio, la escuela, el jardín infantil, el centro de trabajo.

La real efectividad de la estrategia se debe encaminar hacia la creación de equipos profesionales de respuesta inicial y acompañamiento territorial, permitiendo la promoción de la participación social como un derecho y creación de condiciones para

la organización y movilización social autónoma. Por lo tanto, es una estrategia que no se limita a la dinámica simple del transporte de medicamentos, la mentira más grande es querer construirla de manera limitada sin la debida organización de los micro territorios y sin la incidencia de equipos cohesionados que realmente lleguen a todos los rincones con extrema vulnerabilidad.

Educación

Con relación a esto, resaltó como logros los avances en los tres niveles de educación. En torno a la implementación del preescolar de los tres primeros grados, señaló una cobertura de 15.75% en prejardín, 79.5% en jardín y 99.25% en transición, cifras que no inician con esta administración y que aún no resuelven el problema de asumir el preescolar pleno como parte de la educación pública en Bogotá. Esto tiene como consecuencia la dispersión de este servicio en jardines de la Secretaría de Integración Social y el sector privado, con un número significativo de maestros sin contratación en propiedad y una primera infancia que aún no se incorpora plenamente al preescolar por falta de cobertura en el sistema público, lo que significa la no incorporación y/o más gastos para las familias.

En la educación básica y media se mencionó el arreglo 285 sedes de colegios para bioseguridad con 50.000 cupos adicionales. No obstante, existen denuncias de la comunidad sobre obras que deberían haberse entregado ya o que deberían tener avances significativos. Asimismo, las adecuaciones de las más de 700 sedes para el retorno bioseguro a las aulas no se termina, situación que ha derivado en protestas por parte del magisterio.

Igualmente, se menciona como un logro que en el POT se haya establecido para los próximos 15 años la construcción de 60 colegios, cuando la misma Secretaría de Educación señala que “(...) el déficit de equipamientos educativos que tiene la ciudad, se demanda la construcción de 279 sedes de equipamientos educativos nuevos del sector oficial (tamaño de la institución de

1120 estudiantes)”. Por lo tanto, no es más que el 21.5% de la necesidad real, lo que es fundamental tener en cuenta si se quiere cumplir con el criterio de la calidad de la educación, que exige entre otros elementos la implementación de la jornada única de calidad, para lo cual se requiere infraestructura.

Finalmente, el aspecto más resaltado es la educación superior, en donde se menciona la entrega de 9.507 becas gratuitas con sostenimiento, la creación de la agencia ATENEA y la puesta en marcha de la matrícula cero en la Universidad Distrital. Al respecto hay que señalar que existen inconsistencias en el reporte de cobertura, pues incluso en el mismo informe de la agencia ATENEA (4to. informe de 2021) se establece la cobertura de 5.330 cupos en programas de educación superior (técnico, tecnológico y profesionales) más la cobertura en otras estrategias de inmersión y créditos que no son cupos ni becas, y que no tienen un impacto ni aseguran a los jóvenes el acceso y sostenimiento real a la educación superior.

Igualmente, la alcaldía dice haber garantizado la matrícula cero de la Universidad Distrital, pero es importante señalar que fue gracias a los recursos propios de la institución y del gobierno nacional que logró materializarse. Además de ello, es tan precario el compromiso real, que en el nuevo POT la Universidad Distrital no existe, pues no está planteada la construcción de nuevas sedes y tampoco se incluyó el plan de infraestructura que la misma universidad solicitó fuera tenido en cuenta en audiencia pública de POT. Simplemente se habla de una ciudadela universitaria que puede ser asumida perfectamente por el sector privado.

Empleo en el Distrito

Se observan dos elementos de gran importancia dentro del análisis, el primero es lo que corresponde a empleos formales y el segundo a la informalidad en la ciudad. Para ello se basó en las cifras del DANE (2020, 2021 y 2022) en las que indica que hoy la ciudad cuenta con una tasa de desempleo del 13.8%, la cual

disminuyó en un porcentaje superior al 92% respecto del incremento que hubo durante la pandemia; que dejó 1.1 millones de personas sin trabajo en esta ciudad y por ende en pobreza.

Así las cosas, anuncia que gracias a los programas del gobierno se recuperaron 900.000 empleos, 200.000 de estos, según la propia alcaldesa, tienen que ver principalmente con la industria de la construcción. Se trata de personas contratadas para trabajar en obras de la ciudad, sin que se especifique bajo qué modalidad; sin embargo, no se tiene en cuenta que son labores no permanentes, que, si bien se reconoce que ayudan a mejorar las cifras relacionadas inicialmente, no hacen parte de programa alguno o política de empleabilidad, que lo que genera es que una vez estas obras finalicen se vuelva el trabajador al ciclo de pobreza e informalidad. En la práctica el impacto no se refleja en el comparativo del desempleo en la ciudad previo a la pandemia, cuya cifra se encontraba 10% prepandemia, en contraste también con la tasa de informalidad que supera el 42.4%.

Del mismo modo dice la alcaldesa que desde el gobierno se han hecho esfuerzos para pagarles a microempresas con el propósito de mantener empleos al afirmar que “les damos un subsidio a la nómina”. Esto hace referencia a un programa por 6 meses dirigido a MiPymes que se encarga de entregar un subsidio equivalente a un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente para pagar la nómina de hasta cuatro trabajadores mayores de 50 años, trabajadores jóvenes y/o trabajadoras mujeres. Sin embargo, este programa está enfocado en solo unos cuantos sectores de la industria y deja por fuera por ejemplo las artes y el entretenimiento, exigiendo una serie de requisitos con los que no cuentan la mayoría de los negocios pequeños y barriales.

Igualmente, hay que señalar que esto no hace parte de las apuestas y metas del Plan de Desarrollo por lo cual su continuidad y cumplimiento no se relaciona con el objetivo de este, encaminado a “recuperar la pérdida económica y social derivada de la emergencia del COVID-19, capitalizando los aprendizajes

y los canales de solidaridad, redistribución y reactivación económica creados para atender y mitigar los efectos de la pandemia”. Por ende, su resultado ha sido mínimo, tan es así que al 2021 habían cerrado más de 53.000 empresas en Bogotá según la Cámara de Comercio.

Así las cosas, no se está atendiendo la problemática en la forma como plantea la alcaldesa, no solo porque la tasa de desempleo e informalidad sigue en aumento y sin atención adecuada, sino por el apoyo precario entregado a los emprendimientos y pequeños negocios pese a lo acordado con el Plan de Desarrollo y a que se contrapone con los rubros otorgados a grandes empresas como Transmilenio y sus operadores privados. Esto último, justamente bajo el argumento que se requiere garantizar el servicio para transportar a las y los trabajadores, quienes paradójicamente no aumentan, como tampoco la gestión de empleo de calidad.

Trabajadores informales de las ventas en el espacio público

La alcaldesa Claudia López en campaña suscribió el pacto con vendedores y vendedoras informales que consistía en 2 puntos principalmente, el primero en detener los atropellos en contra del gremio y el segundo en instalar en los primeros 100 días de gobierno una mesa de trabajo o interinstitucional, donde se articularan organizaciones de vendedores informales con entidades distritales.

Partiendo del pacto como eje central, es importante decir que existe un incumplimiento parcial de los mismos, ya que la política de recuperación del espacio público por parte de las alcaldías locales, sin la articulación interinstitucional que brinde alternativas económicas y sociales reales a esta población, se sigue presentando en diferentes localidades. Esto, ha repercutido en atropellos y el desplazamiento de sus sitios sin condiciones que dignifiquen el trabajo.

De acuerdo con lo presentado en la rendición de cuentas, durante el 2021 se realizó “la atención y acompañamiento a 389 emprendimientos o unidades productivas de vendedores informales, con la oferta institucional del IPES y se realizaron 65 ferias temporales en las cuales participaron 1.333 vendedores informales de 19 localidades de la ciudad”. Dichas cifras son irrisorias si las comparamos con la población de vendedores y vendedoras informales que tiene la ciudad, que de acuerdo con el IPES son más de 55.000 registrados en la Herramienta Misional o el Registro Individual de Vendedores Informales. Teniendo claro que estas cifras no corresponden a la totalidad de dicha población y que el IPES aún no realiza la actualización estadística de la misma, la atención por parte de la administración distrital a este sector vulnerable ha sido de tan solo el 3%.

Seguridad

El compromiso de Claudia López en cuanto al fortalecimiento de la infraestructura en seguridad era duplicar el número de URI y tener atención 24 horas con fiscales y policía judicial, sin embargo, lo que se entrega como balance es que están en construcción solo 3 URI nuevas sin mencionar los otros compromisos. Muy difícilmente se cumplirá con esta promesa de campaña. Asimismo, la ley de seguridad ciudadana de la cual se enorgullece la alcaldía es la misma que criminaliza la protesta social y manda jóvenes a las cárceles por el hecho de expresar su inconformidad en las calles o defenderse del abuso policial.

Sistema Distrital de Cuidado

Se habla a futuro del éxito del SIDICU pues lo pone como un reto a cumplir a partir de la implementación del nuevo POT, sin embargo, dicha iniciativa es de esta administración, por lo que por lo menos se espera que cumpla con las 20 manzanas de cuidado proyectadas desde el Plan de Desarrollo Distrital,

llevando todos los servicios sociales del Distrito: descansar, estudiar y trabajar.

Igualmente hay que señalar que las manzanas de cuidado se definen con base en el Índice de Priorización de Cuidado, del cual no conocemos los cálculos exactos y que entre otros elementos utiliza como base información secundaria de la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo 2016-2017; que, si bien es una herramienta importante, está desactualizada con respecto a una realidad enmarcada por la pandemia, al incremento de la pobreza y la afectación directa a las mujeres.

En lo que respecta a la ruralidad como lo es la localidad del Sumapaz, se contempla únicamente unidades móviles de servicios de cuidado que, si bien conocemos de primera mano las distancias, suponen que las unidades móviles permiten acercar estos servicios a zonas de difícil acceso. No obstante, las mismas no resuelven situaciones tales como un parto, pues la mujer se ve obligada a desplazarse hasta Usme, lo que podría solventarse con infraestructura propia en la localidad

Medio ambiente

Frente a las acciones adelantadas por la alcaldía con relación a los componentes ambientales, se enuncia la protección de humedales que desde el pacto ambiental se suscribió. De allí es importante ratificar que esta administración continuó con los contratos de endurecimiento suscritos por la alcaldía de Peñalosa, como es el caso del Tibabuyes y Jaboque, lo que implica el incumplimiento de dicho pacto.

Si bien se reconoce que el POT aumenta el área ambiental de la Estructura Ecológica Principal (EEP), se mantiene la estructura del modelo de ordenamiento territorial depredador que concibe los componentes ambientales como valores agregados en términos de la especulación del valor del suelo y de los proyectos inmobiliarios. Un claro ejemplo de esto es el manejo de la ronda hídrica de diversos cuerpos de agua de la ciudad, te-

nemos los proyectos de renovación urbana sobre la cuenca del Tunjuelo o la construcción del patio taller para la primera línea del metro sobre la franja de inundación del río Bogotá.

Si bien, el POT incluye componentes de la sentencia relacionada con los Cerros Orientales, es preocupante que no se incluya taxativamente el cumplimiento del numeral 2.1 del fallo del Consejo de Estado del 5 de noviembre de 2013, que se relaciona con la implementación del plan de manejo ambiental del área de ocupación público prioritario definido en el decreto distrital 485 de 2015.

Por último, existe un incumplimiento en el pacto ambiental que se relaciona con la necesidad de afectar la EEP para poder garantizar los proyectos de infraestructura vial, de allí el inconformismo producto de las talas que se presentan en el corredor vial de la avenida 68 o avenida Suba, donde los proyectos no fueron socializados a las comunidades y las veedurías ciudadanas han evidenciado inconsistencias en el cumplimiento de la normatividad ambiental frente a la tala, compensación o traslados de flora y fauna afectadas por estos proyectos.

Todo esto, sin duda, es el reflejo de las mentiras, contradicciones y evasiones de la hoy alcaldesa Claudia López, quien en campaña hizo promesas a las comunidades y sectores de la ciudad, pero ya gobernando se ha dedicado a incumplirlas. Su mandato no ha sido en beneficio de la gente sino de aquel poder detrás del poder, quienes se lucran en el sector financiero, del transporte y la construcción.

7 de marzo de 2022
En Cuarto de Hora

Nuevas medidas de seguridad en Bogotá: un chantaje autoritario que no tendrá el efecto deseado

Esta semana, una buena parte del debate en Bogotá ha girado alrededor de las consecuencias generadas por las medidas de seguridad que anunció la alcaldesa Claudia López. Medidas que han provocado el rechazo contundente de la ciudadanía, y con buena razón, pues, desde nuestro punto de vista, representan un atentado a las libertades ciudadanas, motivo por el que no las encontramos adecuadas, necesarias ni proporcionales para el propósito -legítimo- de reducir la criminalidad y proteger a la ciudadanía.

Lo anterior en la medida en que lo que se está haciendo es limitar un derecho con el objetivo de proteger otro, cosa que debe hacerse con estrictos criterios de proporcionalidad, establecidos por la Corte Constitucional. A la luz de estos criterios, compartimos en este artículo nuestras apreciaciones preliminares sobre el borrador de decreto que ha publicado la alcaldía de la ciudad.

Hay dos medidas que, en particular, nos parecen abiertamente inconstitucionales. La primera es aquella que “restringe” la “permanencia y concentración de personas en parques, corredores ambientales y plazas urbanas de la ciudad de Bogotá”. Esto, “para garantizar la convivencia pacífica, la tranquilidad y condiciones de seguridad para los habitantes de la ciudad”.

En primer lugar, esta es una medida que nada tiene que ver con la situación que, en teoría, las motiva: tal como lo ha expresado la alcaldesa, estas medidas surgen por los últimos hechos de violencia, que tienen su origen en el “tenso clima electoral” que ha ocasionado que “el terrorismo y la criminalidad tengan a Bogotá como blanco”. ¿Qué tiene que ver eso con que haya jóvenes que escuchen música en una plaza? ¿Cómo representan

una amenaza terrorista? Así pues, no hay justificación política para semejante restricción a los derechos fundamentales; eso no va a solucionar, para nada, ni la criminalidad ni la amenaza terrorista por las elecciones.

Un segundo argumento es que tampoco tiene ningún asidero jurídico. Según el borrador de decreto, estas medidas se toman porque “Los parques se han vuelto lugares de concentración de problemas de convivencia: consumo de sustancias psicoactivas y riñas que se intensifican en el horario nocturno”, e igualmente se argumenta que “el alto tráfico de personas debido a las mejores condiciones de estos espacios brinda mayores oportunidades para la comisión de delitos y para la realización de comportamientos contrarios a la convivencia, por lo que, a su vez, demanda la necesidad de adoptar medidas que redunden en la reducción de estos comportamientos”. ¿Para resolver esos problemas era necesario cercenar un derecho fundamental? ¿No había otras medidas menos lesivas que llegaran al mismo objetivo?

Aquí no hay otra cosa que una restricción arbitraria e infundada de las libertades fundamentales, un recorte de derechos hecho de paso, aprovechando una coyuntura de inseguridad y terrorismo. Esta injustificada restricción que, según el mismo decreto, se hace por sugerencia de la Policía Nacional, evidencia –una vez más– el talante anti derechos de la Policía, pero además, es un tiro al pie si de lo que se trata es de combatir la criminalidad. ¿No es mejor invertir esfuerzos en perseguir ladrones y terroristas en vez de estar persiguiendo jóvenes que departen en los parques? No, la mejor solución que encontró la alcaldía fue imponer un toque de queda sin nombrarlo como tal, cosa que solo pasaría, en el peor de los casos, en un estado de excepción.

La otra medida que nos parece altamente restrictiva de los derechos fundamentales, e inconstitucional, es aquella que ordena que todo el que tenga un establecimiento de comercio tiene que vincularse a un frente de seguridad, so pena de que se les restrinjan los horarios de atención. Eso es, de frente, un chantaje

que limita el derecho de asociación, o más bien, lo impone, lo cual lo desvirtúa como derecho. El Estado, en vez de garantizar de manera universal el derecho a la seguridad, lo condiciona a una figura, que su misma enunciación normativa lo define como “organizaciones cívicas voluntarias”.

Lo único que dice la administración al respecto, como justificación, es que “la seguridad es un propósito superior que convoca a toda la ciudadanía y a las autoridades estatales para unir esfuerzos en pro de un distrito capital en paz y seguro, por lo que es pertinente que las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades económicas que involucren el expendio o consumo de bebidas alcohólicas y/o embriagantes, se vinculen a estos Frentes de Seguridad Local y /o ‘Redes CUIDAdanas’”. Esto es una explicación muy pero muy pobre para violar el derecho a la libertad de asociación, pues deja de hacer de la asociación algo voluntario, para hacerlo obligatorio o, como mínimo, condicionante del ejercicio de un derecho universal. Semejante cosa no pasa sino en regímenes autoritarios.

En todo caso, habrá que esperar la prometida evaluación de estas medidas, pero, de entrada, vaticinamos que esa restricción a las libertades fundamentales, que nada tienen que ver con la amenaza terrorista que se pretende solucionar, ningún efecto va a tener en la garantía de seguridad para las y los bogotanos.

8 de abril de 2022
En Cuarto de Hora

La farsa de la Región Metropolitana

En 1991 nuestra Constitución previó un esquema que, a diferencia del que regía desde 1886, no se limita a la democracia representativa, sino que establece que en Colombia hay democracia *participativa*, definida por la Corte Constitucional en sentencia C-180 de 1994 de la siguiente manera:

«En la democracia participativa el pueblo no sólo elige sus representantes por medio del voto, sino que tiene la posibilidad de intervenir directamente en la toma de ciertas decisiones, así como la de dejar sin efecto o modificar lo que sus representantes en las corporaciones públicas hayan adoptado [...]»

Más aún, la democracia participativa, elemento nuclear de este modelo constitucional, tiene un carácter expansivo, lo cual significa, según la misma Corte, que:

«[...] ha de ampliarse progresivamente conquistando nuevos ámbitos y profundizando permanentemente su vigencia, lo que demanda por parte de los principales actores públicos y privados un denodado esfuerzo para su efectiva construcción»¹

Pues bien, en la creación y la reglamentación de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, que se da a través del Acto Legislativo 02 de 2020 y de la Ley Orgánica 2199 de 2022, este principio no solo se modifica, sino que, en nuestra opinión, se retrocede en su garantía.

Podrán decirnos acá que puede no gustarnos la ley pero que así es, o que ya hubo un pronunciamiento jurisprudencial al respecto (bastante escueto, por demás, pero eso es otro debate). En todo caso, semejantes argumentos harían muy poco en función del “denodado esfuerzo” que los funcionarios públicos y representantes del pueblo deben hacer en función de ampliar la democracia.

¹ Sentencia C-089 de 1994, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

También se nos podrá decir que cómo denunciamos que no hay democracia si precisamente se dio una audiencia pública en la que se “escucharon todas las voces”, y eso sería hacer lo mismo que ya hicieron las instituciones a nivel nacional: meter gato por liebre.

La Corte Constitucional ya ha discernido en varias oportunidades (la más notable para efectos de este debate es la sentencia C-150 de 2015) sobre los mecanismos de participación democrática, y ha explicado cómo hay mecanismos más participativos que otros, o, en otras palabras, hay grados de intensidad de la democracia participativa, y estos grados de intensidad dependen y se hacen más fuertes en tanto más se aproxime el mecanismo a la democracia directa, es decir, en tanto más pueda el ciudadano de a pie incidir de manera decisoria sobre los asuntos que se le consultan.

Sobre la base de este argumento, que no es nuestro, es de la Corte Constitucional, es que seguimos sosteniendo que aquí lo que se está haciendo es burlarse del carácter expansivo de la democracia participativa. No es lo mismo una audiencia pública, en donde los ciudadanos desfilan a hacer denuncias ante funcionarios que, en el mejor de los casos, toman atenta nota, a una consulta popular o un referendo, en los que el gobernante está obligado a acatar la definición mayoritaria de la ciudadanía.

Con las normas que crean y reglamentan la Región Metropolitana, y la forma en que se implementan por parte de nuestra ciudad, ese deber de impulsar una nueva cultura participativa que se inserte cada vez más en la sociedad política² se deja de lado. Se pudo haber hecho mucho más para garantizar la voz de la ciudadanía, pero en vez de eso nos quedamos con lo mínimo: la Región Metropolitana desde la reforma constitucional eliminó la consulta popular para la constitución del Esquema Asociativo Territorial Bogotá-Cundinamarca y no incluyó ningún mecanismo decisorio de participación directa por parte del constituyente primario ni para su conformación ni para su funcionamiento.

² C-179 de 2002.

La exclusión del constituyente primario en la Región

Consecuente con el asalto a la democracia y a la definición directa del constituyente primario en los asuntos regionales plasmado en la reforma constitucional, la Ley Orgánica 2199 de 2022 le dio su desarrollo. De este modo, no contentos con quitar las consultas populares, además se elimina la opinión ciudadana como un elemento determinante para el trámite tanto de los hechos metropolitanos como del Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana.

Si se revisa el Capítulo III de los hechos en la Ley Orgánica, la participación ciudadana no aparece por ninguna parte. Quieren hacer en el futuro con los hechos lo que ya hicieron con las áreas temáticas que son los borradores de hechos que quedaron plasmados en la Ley Orgánica, es decir, no contar con la opinión ciudadana para su formulación. Precisamente, por no contar con la opinión ciudadana es que se hacen notar vacíos gigantes en lo que la Ley hace pasar por los temas e intereses regionales prioritarios, por ejemplo, la ausencia de políticas que impacten a la juventud, más allá de verla como mano de obra. La Ley y la discusión que se ha dado hasta el momento no ha dicho nada sobre la importancia de la educación en la región, y puntualmente nada sobre educación superior. A pesar de que la juventud se movilizó masivamente en el paro que hubo apenas hace un año y exigió educación superior, el proyecto regional que han impuesto Cambio Radical y el Partido Alianza Verde en el Congreso ha hecho oídos sordos a esta petición de los jóvenes.

Igualmente ocurre en el caso del trámite del Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana que es el instrumento de planificación de mediano y largo plazo que define la Ley Orgánica en su Capítulo IV. La participación ciudadana ni se menciona, no es necesaria y evidentemente no la van a vincular. Si se pasan por la faja los conceptos de los Consejos Territoriales de Planeación que son un requisito de ley para los Planes de Desarrollo y los Planes de Ordenamiento Territorial, mucho menos

la voz ciudadana va a contar cuando ni siquiera se deja el formalismo para el trámite.

Del mismo modo, la participación ciudadana se excluye dentro de los órganos de direccionamiento de la Región Metropolitana. Por eso es por lo que en los componentes de la estructura administrativa no hay representación de la ciudadanía. Si se revisa el Capítulo V de la Ley Orgánica, ni en el Consejo Regional, ni en los comités sectoriales, ni en las agencias u otras entidades se incluye la necesidad de contar con una voz ciudadana en los órganos directivos. Eso sí, en el Consejo Regional se le otorga una representación al Comité Intergremial de Bogotá Cundinamarca. Es decir, los grandes empresarios van a tener participación en el máximo órgano de gobierno de la Región, pero la ciudadanía no. Camacol, Probogotá, la Cámara Colombiana de la Infraestructura, la ANDI, FENALCO, entre otros, van a tener voz en el órgano directivo de la Región, pero los movimientos sociales no. Entonces queda claro a qué intereses van a obedecer las decisiones de la Región Metropolitana. Los alcaldes y el Gobernador son los que toman todas las definiciones de la Región, por encima de las corporaciones públicas de las entidades territoriales y sin contar con la ciudadanía, de este modo se consolida una cierta forma de tiranía de la democracia representativa.

De hecho, ya que a los que impusieron la Región Metropolitana les gusta compararse con las Áreas Metropolitanas, para estas rige que en la Junta Metropolitana haya un representante de la sociedad civil, pero no de los grandes empresarios sino del movimiento ambientalista. Ni siquiera eso lo pudieron replicar. Quitan las consultas populares para la conformación de la Región y de igual forma excluyen al constituyente primario en su funcionamiento y direccionamiento.

El Ágora: caricatura de participación

En complemento de este asalto a la democracia, para disimular la cosa, se inventan un órgano de consulta ciudadana que

llaman en el Capítulo VII de la Ley Orgánica el Ágora Metropolitana. Es tan “garantista” de la participación ciudadana y “respeto tanto su autonomía” que es el mismo Consejo Regional el que convoca las reuniones del Ágora, fija la metodología de sus reuniones y define su reglamento. Es decir, la participación queda atada y convocada a voluntad, amplitud y condiciones que fije el Consejo Regional. En otras palabras, este Ágora es un apéndice del Consejo Regional que seguramente van a utilizar para legitimar con voz ciudadana definiciones ya tomadas desde los órganos de dirección.

Para seguir disimulando el talante antidemocrático que dio origen a la Región Metropolitana, se le pone una condición metodológica al Consejo Regional en relación con el funcionamiento del Ágora y es que cada vez que la reúna debe dar concepto de lo incluido en sus definiciones. Esta es otra falacia, ya acá se vivió con el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, a la ciudadanía la convocan, le toman la foto y después salen a decir que sus opiniones carecen de sustento técnico o que sus aportes ya se encontraban incluidos dentro de lo formulado pero lo que pasa es que “el ciudadano de a pie no entiende”.

Igual fórmula aplican para el ingreso de los municipios, el Distrito y el Departamento a la Región Metropolitana. Se exige la celebración de audiencias públicas (artículo 6) o de cabildos abiertos (artículo 7 de la Ley Orgánica). Cambiaron la consulta popular por mecanismos formalistas y consultivos cuyas discusiones no son vinculantes. Muestra de ello es la audiencia que realizó la Asamblea para surtir el trámite del ingreso del Departamento, de 3 millones de habitantes que hay en Cundinamarca solo hubo alrededor de 60 intervenciones, una pobrísima convocatoria, pero además de ello, la mayoría de las personas que se expresaron rechazaron el ingreso a la Región Metropolitana, sin embargo, esto no va a influir en nada en la decisión que va a tomar la Asamblea. Audiencias públicas que se incluyeron también como mecanismo de rendición de cuentas anual en todas las entidades que se asocian (artículo 58 de la Ley Orgánica), formalismo que no va a incidir en el funcionamiento de la Región.

Por todo esto es que se puede concluir que, en materia de democracia, la Región Metropolitana no desarrolla las posibilidades que abre la Constitución del 91, sino que se acomoda en sus mecanismos más formalistas. En lugar de vincular cada vez más al constituyente primario directamente en las decisiones regionales, lo excluye definitivamente, representando un retroceso incluso en comparación con otros Esquemas Asociativos Territoriales como las Áreas Metropolitanas.

¿Se elimina la figura de municipio núcleo?

Otro tema relevante en el debate es la gran mentira que han querido hacer creer de que la Región Metropolitana representa un avance en lo que tiene que ver con el relacionamiento igualitario entre las entidades territoriales que la conforman. Este argumento lo han utilizado para justificar la reforma al artículo 325 de la Constitución, afirmando que dentro de la Región Metropolitana no hay municipio núcleo como sí lo contemplan las Áreas Metropolitanas.

Esto representa una falacia por dos razones. La primera es la relacionada con la definición de los hechos metropolitanos. Como queda claro en el artículo 12, todo hecho metropolitano que apruebe el Consejo Regional debe incluir una relación funcional directa con Bogotá. Es decir, toda la asociación que se puede ejercer y todos los asuntos que trabaja la Región giran alrededor de Bogotá. Los municipios y el Departamento no pueden trabajar asuntos que compartan pero que no incluyan a Bogotá. Entonces, ¿esta posición que ocupa Bogotá cómo se llama? ¿no es la del municipio núcleo de las Áreas Metropolitanas?

La segunda razón es que, como lo fija los artículos 21 y 22, todas las decisiones que tome el Consejo Regional deben contar con el visto bueno de la alcaldesa de Bogotá y del gobernador de Cundinamarca. Es decir, la Gobernación y la Alcaldía de Bogotá tienen derecho a veto, igual que el municipio núcleo en las Áreas Metropolitanas. De nuevo vale preguntar: ¿no es esta posición de

Bogotá la misma que la del municipio núcleo en las Áreas Metropolitanas? resulta que sí.

Bogotá hace las veces de municipio núcleo así no se quiera admitir, y esto no es malo, obviamente la capital del país por su peso tiene que jugar este rol en una asociatividad regional como la que se quiere construir. Lo malo es que se ponga a toda la región a desarrollarse en función de Bogotá, y que todas las decisiones las concentre Bogotá. Porque acá hay otra gran mentira y es que se dice que el contrapeso a Bogotá en la toma de decisiones es la Gobernación en favor de los municipios de Cundinamarca, ¿qué garantía hay de esto? ninguna, por el contrario, lo más probable es que los dos grandes se asocien y tomen definiciones sin tener en cuenta a los municipios, que es precisamente lo que está pasando para iniciar el funcionamiento de la Región Metropolitana. El Consejo Regional, más exactamente, Bogotá y la Gobernación van a definir todo: los hechos, el ámbito geográfico, el director, la participación ciudadana, el Plan Estratégico y de Ordenamiento de la Región Metropolitana, los aportes, gastos y las inversiones. Esto evidencia una concentración del poder de decisión en el Consejo Regional y, puntualmente, en los dos asociados más grandes: Bogotá y la Gobernación.

Vulneración a la autonomía territorial

Pero, además de concentración de poder, esto representa un atentado contra la autonomía de los municipios de Cundinamarca. Cuestión que se profundiza en el artículo 14 de la Ley Orgánica cuando se le da superior jerarquía al Plan Estratégico y de Ordenamiento en relación con los hechos y se mandata a los municipios adecuar y ajustar correspondientemente sus instrumentos de planeación. Es decir, desde ya el componente regional de los Planes de Ordenamiento y de los Planes de Desarrollo va a venir definido por el Consejo Regional. Así, en materia regional, de lado quedan en la Planificación del Desarrollo y el Ordenamiento Territorial la opinión de los concejos municipales y Dis-

trital y la opinión ciudadana, por ejemplo, la que emite al respecto los Consejos Territoriales de Planeación en la escala municipal y Distrital.

Por esto, se puede concluir que la Región Metropolitana es un retroceso en relación con los principios de democracia y descentralización a los que aspira la Constitución en Colombia. De este modo, hay una concentración del poder en el Consejo Regional, en la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Bogotá, quienes además usurpan competencias municipales y de los Concejos, centralizando nuevamente el desenvolvimiento de la Región y sus municipios en la Gobernación y la capital del país.

Un cheque en blanco

Otro elemento para discutir es el que tiene que ver con el cheque en blanco que quieren hacer firmar con el ingreso de Bogotá a la Región Metropolitana. En la justificación del Proyecto de Acuerdo esto queda plasmado cuando argumentan que lo que se está definiendo es el ingreso de Bogotá y que dicho ingreso no impacta ni afecta las finanzas públicas del Distrito, pues los aspectos financieros solo se pueden calcular una vez entre en funcionamiento la Región Metropolitana. Con esta excusa se eximen de presentar la argumentación técnico-financiera del Proyecto de Acuerdo. No se sabe cómo va a impactar presupuestalmente al Distrito el funcionamiento y la inversión que haga la Región Metropolitana y a ciegas quieren que se autorice el ingreso de Bogotá y, con ello, la entrada en funcionamiento de la figura asociativa.

En este caso, vale la pena destacar la competencia que le da la Ley Orgánica a la Región Metropolitana de ejercer, por medio de la Agencia de Movilidad, como autoridad regional de transporte (artículos 10 y 32). Esta autoridad regional tiene como una de sus finalidades coordinar e integrar física, operacional y tarifariamente el servicio de transporte público regional, por eso además tiene dentro de sus competencias la de formular e implementar fuentes de financiación y fondeo para la movilidad (artículos 10

y 33). Igualmente, la Ley Orgánica faculta para que la Secretaría Distrital de Movilidad haga las veces de autoridad regional hasta diciembre de 2023 o hasta que el Consejo Regional decida extender ese plazo. ¿Cómo se puede autorizar el ingreso de Bogotá a la Región Metropolitana si no se sabe cuánto puede costar para el Distrito lo que implica fungir como esa autoridad regional de transporte? ni siquiera se tiene la proyección de los costos de funcionamiento.

Pero lo más grave es que no se sabe qué implica para la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público el asumir por la Secretaría Distrital de Movilidad la autoridad regional de transporte. Por ejemplo, cuáles son los compromisos que se van a adquirir por parte del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) en el caso de los proyectos regionales de transporte público masivo como el Regiotram de Occidente, el Regiotram del Norte y demás proyectados por el CONPES 4034 de 2021. Proyectos que replican para su construcción la figura de concesión y, por lo tanto, el modelo privado de operación deficitario que aplica para el Transmilenio, el servicio zonal y el Metro Elevado de Bogotá. ¿Van a meter al Departamento y a los municipios de Cundinamarca a asumir el posible déficit que se genere o lo va a asumir Bogotá? lo más probable es que próximamente se esté tramitando el “rescate social” a la Región Metropolitana para con las finanzas públicas garantizar los negocios de actores privados como lo son los dueños del transporte masivo, y no para garantizar los derechos de los habitantes de la región.

Más impuestos

¿Y de dónde van a salir estos recursos para garantizar negocios privados? de los impuestos que paga la ciudadanía. Porque es verdad que la Región Metropolitana no crea nuevos impuestos para su funcionamiento, pero, a contrapeso, permite elevar todos los impuestos existentes. Así queda plasmado en el Capítulo VI de la Ley Orgánica cuando se autoriza imponer sobretasas a

los impuestos administrados por las entidades territoriales que se asocien en la Región Metropolitana. Esto, sumado a la autorización que se da en el artículo 33 de la Ley Orgánica de aumentar el impuesto a vehículos automotores o de colocar nuevos peajes. Evidentemente la Región Metropolitana va a impactar negativamente el bolsillo de los habitantes de Bogotá y Cundinamarca.

Por ese motivo, y por carecer de sustento técnico, es que no se puede autorizar el ingreso de Bogotá a ciegas a este Esquema Asociativo Territorial. No se puede firmar este cheque en blanco. Hasta el momento su funcionamiento no está proyectado ni conectado con las expectativas y necesidades de la Región, por ello es por lo que, entre otras, dentro de las finalidades y principios en la Ley Orgánica no se incluye un enfoque de garantía de derechos y de superación de pobreza y segregación socioespacial en la región. Es decir, no se aspira a garantizar el derecho al territorio. En contravía, la Región Metropolitana es más bien la creación de un mercado regional para la inversión de capitales privados a esa escala, asegurando apoyo estatal ya sea para financiar o cofinanciar en conjunto con la Nación proyectos y la prestación de servicios, o ya sea para que realizando acciones urbanísticas viabilice y logre la rentabilidad de esos capitales. Por ello, entre otras, para conseguir esta dinámica, es que quedó incluida la participación del Comité Intergremial de Bogotá y Cundinamarca en el Consejo Regional de la Región Metropolitana, por encima de otras expresiones ciudadanas de base y de los movimientos sociales.

La permisividad de la CAR-Cundinamarca en el volteo de tierras

El último tema que es fundamental analizar es el que tiene que ver con cómo esta figura de asociatividad territorial deja intacta la politiquería y corrupción de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR-C) sin discutir la necesidad y pertinencia de una nueva autoridad ambiental que garantice un verdadero desarrollo sustentable del territorio regional.

Una de las mayores controversias existentes tiene que ver con modificaciones, al parecer sin fundamento técnico, de los Planes de Ordenamiento Territorial para la urbanización de suelos rurales o ambientales, lo que aumenta de manera desproporcionada los precios del suelo. Este fenómeno se conoce como “volteo de tierras”.

Al respecto, en su informe de 2018, la Procuraduría General de la Nación presenta 22 hallazgos disciplinarios por “volteo” de tierras e irregularidades en los procesos de revisión y modificación de los Planes de Ordenamiento Territorial, de los cuales en los municipios jurisdicción de la CAR-C se encuentran: Cajicá, Tabio, Chía, Mosquera, Madrid, Facatativá, Funza, La Mesa, Nemocón, Tenjo, Tocancipá y El Rosal.

Lo que demuestra un fenómeno creciente en el posible volteo de tierras mediante las modificaciones en los instrumentos de ordenamiento territorial en el departamento de Cundinamarca, los cuales son concertados con la CAR-C, lo que denota una posible complicidad desde esta entidad.

La corrupción en la CAR-Cundinamarca

Esta entidad ha estado cubierta por un manto de investigaciones y denuncias a cargo de entes de control. En el año 2018, la Contraloría General, en su informe de auditoría, identificó hallazgos por \$72.000 millones correspondientes a la CAR-C. Asimismo, señaló que en esta entidad a un solo contratista se le adjudicaron 24 contratos por valor de \$7.886 millones. El órgano también cuestionó los resultados de las inversiones de la Corporación frente a posibles irregularidades en la construcción de las plantas de tratamiento en los municipios de Apulo, Facatativá, Madrid y Sesquilé.

Sumado, en el año 2021, la Fiscalía llamó a juicio al exdirector Néstor Guillermo Franco González por presuntas irregularidades en la celebración de contratos relacionados con la construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales del municipio

de Chía – PTAR II-. Igualmente, la Contraloría en el informe del año 2021, donde analizó la vigencia 2020, encontró 32 hallazgos administrativos, de los cuales 1 tiene presunta incidencia penal, 15 tienen presunta incidencia disciplinaria y 2 con presunta incidencia fiscal en cuantía de más de \$918 millones.

Pero esta entidad no solo tiene casos de corrupción en su contratación, en febrero de este año se profirió un fallo del Consejo de Estado que declara nula la elección del señor Luis Alejandro Motta, quien lleva más de 20 años en el Consejo Directivo de la CAR-C en representación de las ONG, tras analizar denuncias sobre irregularidades en su elección.

Por todo lo expuesto, finalmente se puede concluir que: por asfixiar la participación ciudadana y excluir al constituyente primario en los asuntos regionales; por concentrar el poder de decisión en Bogotá y la Gobernación y vulnerar la autonomía de las entidades territoriales y de las competencias de los concejos Distrital y municipales; por ser un cheque en blanco sin sustento técnico y subir los impuestos a los habitantes de Bogotá y Cundinamarca; y por dejar intacta la politiquería y corrupción de la CAR-C sin discutir la pertinencia de una nueva autoridad ambiental que garantice un verdadero desarrollo sustentable del territorio; es pertinente que el Concejo de Bogotá no autorice el ingreso de la ciudad y la entrada en funcionamiento de la Región Metropolitana hasta que estos elementos no sean subsanados en función de garantizar el derecho al territorio.

21 de abril de 2022
En Cuarto de Hora

A un año del estallido social: de la indignación a la acción

El 28 de abril de 2021 fue la fecha de inicio de un ejercicio de movilización sin precedentes para la historia del país a través de un paro nacional que duró alrededor de 3 meses. La sociedad colombiana, y especialmente la juventud precarizada, se volcó a las calles a protestar en contra de las nefastas políticas del gobierno uribista de Iván Duque, que en su indolencia ha tenido al pueblo viviendo en pésimas condiciones.

Dicho escenario contó con antecedentes como el del paro estudiantil del 2018, que obligó al presidente Duque, recién poseionado, a negociar en aras de lograr un acuerdo para aumentar la base presupuestal de las universidades públicas, entre otros elementos. Del mismo modo, el 21 de noviembre de 2019 hubo un paro nacional (21N) que convocó a múltiples sectores sociales del país a rechazar el denominado “paquetazo” que incluía las reformas laboral, pensional y tributaria.

Entrado el 2021, segundo año en el que Colombia sufría las consecuencias sociales, económicas y en materia de salud provocadas por la pandemia del COVID-19, el gobierno nacional anunció una nueva propuesta de reforma tributaria auspiciada desde el Ministerio de Hacienda, en cabeza de Alberto Carrasquilla, la cual era absolutamente inoportuna e impopular dado el contexto nacional, pues buscaba entre otras, gravar la canasta familiar en plena crisis. Sumado a esto, se gestaba un proyecto de ley que pretendía reformar el sistema de salud, privatizando un servicio ya tercerizado, beneficiando la rentabilidad financiera de aseguradores y prestadores de salud. Dichas apuestas irrisorias motivaron a que las y los colombianos se manifestaran en su rechazo.

Hay que señalar que las demandas que se expresaron en las calles de manera directa, generando rupturas con la cotidianidad institucional, productiva y social, trascendieron del hecho de querer tumbar estas reformas. Las motivaciones fueron varias y han

sido persistentes: exigir la implementación integral de los acuerdos de paz, que cese el asesinato de líderes sociales, rechazar la explotación predatoria de los recursos naturales y la corrupción, como también la defensa de la educación, la salud y la búsqueda de mejores condiciones laborales, etc.

La presión en las calles de todo el país, auspiciada por la indignación de las y los jóvenes, que desbordó al movimiento organizado y sindical, logró que estas reformas retardatarias se tumbaran. Asimismo, la protesta llevó a que dimitieran de su cargo el ministro de Hacienda Carrasquilla, impulsor del proyecto de reforma tributaria que desencadenó las protestas, y la Canciller Claudia Blum.

Desafortunadamente, estos logros no fueron completos y sí dejaron mucho dolor en el país. El gobierno de Iván Duque, como muchos gobiernos locales, entre ellos el de la alcaldesa Claudia López, en vez de incentivar el diálogo efectivo con las y los manifestantes para resolver las causas que motivaron la protesta social, priorizaron la represión y la violación a los derechos humanos como mecanismo para disolverla.

Según la Fundación Lazos de Dignidad, se sistematizaron en el contexto del paro al menos 89 homicidios, de los cuales en su mayoría corresponden a población joven y en al menos 36 casos existen elementos que permiten plantear la presunta responsabilidad de la Policía Nacional por el empleo de armas de fuego en escenarios de movilización. Alrededor de 1.929 personas resultaron heridas por el abuso policial, en donde se evidencian por lo menos 97 casos de lesiones oculares; práctica sistemática que desde el año 2018 ha dejado alrededor de 140 casos en todo el territorio nacional.

Igualmente, hubo 343 casos de agresiones directas a personas defensoras de derechos humanos que integran comisiones de verificación, las mismas que con la sanción presidencial de la Ley de Seguridad Ciudadana son estigmatizadas y criminalizadas a través del nuevo tipo penal denominado “obstrucción a la función pública”. También se registraron 106 denuncias de violencias basadas en género ejercidas presuntamente por la fuerza pública y

3.546 detenciones de manifestantes, en las que las personas detenidas afirman haber sido víctimas de torturas, tratos crueles, inhumanos y degradantes, así como presuntos montajes judiciales realizados en su mayoría contra liderazgos juveniles y populares que participaron activamente de las protestas.

Cabe resaltar que estas acciones dan muestra de que la violencia policial no es algo de “manzanas podridas” sino que obedece al ADN de lo que las élites han hecho con esta institución, pues en vez de ser un cuerpo civil armado encargado de garantizar la seguridad y la convivencia ciudadana, la Policía fue adecuada como un cuerpo político de represión, militarizado, dependiente de la política militar del Estado y permeado por la doctrina del enemigo interno implantada por Estados Unidos.

Producto de esto es que hay una problemática nacional de intervención violenta, arbitraria y desproporcionada de la fuerza pública en contra de los ejercicios de protesta, no solo en el marco del paro nacional de 2021 sino desde mucho antes. Realidad que ha sido reafirmada incluso por la Corte Suprema de Justicia en la sentencia STC 7641-2020 del 22 de septiembre de 2020, en la que señala, entre otras, que el ESMAD es “una amenaza seria y actual para quien pretenda salir a movilizarse para expresar pacíficamente sus opiniones, porque su actuar lejos de ser aislado, es constante y refleja una permanente agresión individualizable en el marco de las protestas”.

Dicha realidad solo puede cambiar con una reforma estructural de la Policía Nacional, para lo cual es necesario un gobierno alternativo que reconozca la importancia de una fuerza pública para la paz y no para la guerra, poniendo en marcha dicha reforma. Sin duda, este gobierno ha de ser el de Gustavo Petro y Francia Márquez. Tal reforma, por supuesto, debe partir de la implementación completa del punto 2 del acuerdo de paz. Asimismo, la Policía como cuerpo civil armado destinado a la garantía de la seguridad ciudadana, debe estar adscrita al Ministerio del Interior y no al Ministerio de Defensa como en la actualidad, además tendría que ser excluida del fuero penal militar para que sea la

justicia ordinaria la que la pueda juzgar y se evite la impunidad que ha sido constante.

Igualmente, una reforma efectiva debe contener la abolición de la doctrina de seguridad nacional y del enemigo interno, fortaleciendo la formación en derechos humanos y garantizando el acceso a educación superior para las y los integrantes de la fuerza pública. Asimismo, es fundamental que incluya el desmonte del ESMAD y prohíba el uso de armas de “letalidad reducida” para el manejo de la protesta social, fortaleciendo la capacitación y la labor civil de la Policía.

Por otro lado, es necesario establecer un efectivo mecanismo de participación y veeduría ciudadana sobre el actuar de la Policía en todos los niveles, con medidas céleres y efectivas frente a las denuncias que se interpongan y, finalmente, es menester diseñar un mecanismo de selección y reclutamiento en el que las evaluaciones psicológicas y la búsqueda de antecedentes nutran la institución de personas que tengan la empatía y el servicio (no la agresividad o la imposición) como eje central de la carrera.

La reforma estructural a la Policía será uno de los grandes retos a los que se enfrentará el gobierno entrante. La protesta social como derecho constitucionalmente protegido debe ser garantizado y no reprimido, como ha venido ocurriendo. El malestar social que se reflejó en las calles durante el paro nacional tiene que verse reflejado en las urnas, rechazando a aquellos sectores políticos que lo provocaron, a aquellos que avalaron la barbarie cometida en contra de la juventud, así como a quienes guardaron silencio frente a la misma. La posibilidad de un cambio por la vida está abierta, por la memoria de los que ya no están, por nosotras y por las generaciones venideras, demos un paso importante el próximo 29 de mayo marcando en el tarjetón los rostros de Gustavo Petro y Francia Márquez, quienes impulsarán una cultura de paz y las reformas sociales que la garantizan.

“Jóvenes a la U”: el negocio de las IES Privadas

A pesar de que en Bogotá se requieren por lo menos 40 mil nuevos cupos de educación superior para conseguir una tasa de tránsito inmediato de 100%, en el vigente Plan Distrital de Desarrollo (PDD 2020-2024), en el artículo 13: Programas estratégicos-Propósito 1, se dejó establecida como una de las metas el garantizar tan solo 20 mil nuevos cupos mediante un supuesto nuevo modelo. Con esta finalidad, la Alcaldía creó el programa “Jóvenes a la U” el cual realizó sus primeras convocatorias en el año 2021. El beneficio obtenido por parte de los jóvenes seleccionados, a través de las tres líneas con las que cuenta el Programa, es el de cubrir los costos a los estudiantes activos relacionados con la matrícula en la respectiva Institución de Educación Superior (IES), así como brindar un apoyo económico de sostenimiento: 1 SMLMV por semestre, esto en el periodo de tiempo establecido de duración del respectivo programa al que haya ingresado. En relación con la matrícula, en el caso en el que el beneficiario haya ingresado a una IES privada esta debe cubrir el 30% del costo respectivo y, en el caso de las IES oficiales, el costo será garantizado hasta el 100% por la Administración Distrital.

Para el desarrollo del programa “Jóvenes a la U” la Administración Distrital en 2021 estableció 33 convenios marco (hasta 2029 calculando la graduación de los beneficiarios) y 33 convenios derivados hasta julio de 2022 que cubren los semestres 2021-2 y 2022-1, con 33 IES respectivamente, es decir, dos convenios con cada IES. Con base en lo establecido en los convenios derivados, el Programa busca garantizar la matrícula de los dos primeros semestres (2021-2 y 2022-1) para un total de 10.405 beneficiarios para lo que la Administración Distrital comprometió un monto de \$37.698.445.000. Si se hace un análisis general

de la implementación del Programa a partir de los convenios con los que inició su ejecución y con los cuales se contempló cubrir más de la mitad de la meta comprometida en el PDD, se pueden destacar los siguientes aspectos:

1. De las 33 IES que participan del Programa, 6 son oficiales (18,18%) y 27 son privadas (81,82%).
2. Del total de los aportes asumidos por la Secretaría de Educación del Distrito (SED), 52,65% van dirigidos a IES oficiales y 47,35% a IES privadas, es decir, casi que participan en la misma proporción en relación con el total del recurso. No obstante, las IES oficiales recogen al 72% de los beneficiarios (7.498), mientras que las IES privadas tan solo el 27,9% (2.907).
3. En promedio, la SED estaría pagando anualmente (2021-2 y 2022-1) por beneficiario \$6.140.369 y semestralmente \$3.070.184 en una IES privada, mientras en una IES oficial \$2.647.158 anualmente y \$1.323.579 por semestre. Es decir, en una IES privada un beneficiario cuesta 2,3 veces lo que cuesta en una IES oficial.
4. Acorde con el costo promedio por beneficiario, si los más de \$37.698 millones se invirtieran exclusivamente en IES oficiales el total de beneficiarios no serían 10.405 sino 14.241, es decir, 3.836 beneficiarios más.

Si se hace un análisis en específico de costos de matrícula, asumidos por la SED por beneficiario, colocando a la Universidad Distrital en comparación con otras IES privadas del Programa agregando la variable de idoneidad (calidad), se obtienen los siguientes resultados:

Muestra de costos matrícula “Jóvenes a la U”

IES	Sector	Idoneidad (calidad)	Valor estudiante anual (2021-2 y 2022-1)	Valor estudiante semestral	Relación de costos en comparación con la UD
Universidad Distrital Francisco José de Caldas	Oficial	Certificación institucional de alta calidad	\$ 2.256.884	\$ 1.128.422	1,00
Universidad de los Andes	Privado	Certificación institucional de alta calidad	\$26.577.625	\$13.288.813	11,78
Fundación Universitaria Agraria de Colombia	Privado	18% o más de programas acreditados con alta calidad	\$ 5.533.882	\$ 3.266.941	2,90
Politécnico Granacolombiano	Privado	Programa técnico profesional o tecnológico con acreditación de alta calidad	\$ 4.036.260	\$ 2.018.130	1,79

*Cálculos propios con información brindada por la SED

Como se puede observar, la Universidad Distrital (UD), como IES oficial, en todos los casos, comparada con IES privadas de igual o menor idoneidad (calidad) según los criterios establecidos por el Programa, resulta superior en términos de costo-eficiencia. En relación con la Universidad de los Andes, que es calificada como de igual idoneidad (calidad), con el costo asumido por la SED por un (1) beneficiario en esta IES se podrían cubrir 11,78 beneficiarios en la UD.

Por todo lo expuesto se puede concluir que el programa “Jóvenes a la U” es la versión distrital de la política neoliberal que ha predominado en el país en relación con la financiación y la gestión de la educación superior. Esto es, financiar con recursos públicos, no el fortalecimiento de las IES oficiales y el correspondiente derecho a la educación garantizado para toda la población a través de su oferta, sino el negocio oculto de las IES privadas, como en oportunidades pasadas se denunció en relación con programas similares nacionales como Ser Pilo Paga y Generación E.

Además, cabe destacar que, al no entrar este recurso a la base presupuestal de las IES, los efectos de aumento de cobertura conseguidos en lo inmediato se recogerán en el mediano y largo plazo desapareciendo con esta política de gobierno pues no se aumenta la capacidad real instalada de las IES, específicamente de las IES oficiales, por lo que no se convierte en una verdadera política de Estado con impactos a largo plazo. Sumado, se malgastan los recursos públicos al utilizarlos de manera ineficiente en favorecimiento del negocio privado de la educación superior, perjudicando a las IES oficiales cuya financiación es obligación del Estado, en el caso de la Universidad Distrital obligación principalmente de la Alcaldía de Bogotá, y actuando en perjuicio de la juventud capitalina que sueña con estudiar, pero una vez más se le niega las condiciones para ello.

18 de mayo de 2022
En Cuarto de Hora

¿Por qué es inconveniente el nuevo cupo de endeudamiento?

Los últimos cálculos del DANE reportan en Bogotá un número de 3.030.261 personas en condición de pobreza monetaria y 799.434 en pobreza monetaria extrema (el ingreso mínimo necesario para garantizar el requerimiento de 2.100 calorías diarias), es decir, más de la mitad de la población de la capital del país está en pobreza y pobreza extrema. Claro, nos enfrentamos a una pandemia y la situación económica se agravó en general, sin embargo, lo que esperaría la ciudadanía es que las políticas, proyectos y programas de la administración se enfoquen principalmente en la recuperación social y económica de su población, con medidas que garanticen impactos positivos en el corto plazo.

Si bien el discurso de la alcaldesa parece ir en este sentido, los proyectos de acuerdo presentados al Concejo de Bogotá van en otra vía, los cuales se cubren con los recursos que tributa la ciudadanía y de ser este rubro insuficiente se acude, como en esta ocasión, a la deuda pública.

El cupo de endeudamiento de 2020: antecedente

El Concejo de Bogotá ya le había aprobado a la administración, mediante el acuerdo distrital 781 de 2020 un cupo de endeudamiento por \$10.8 billones, el más alto en la historia de la ciudad, con el objetivo de dar cumplimiento en su totalidad al Plan de Desarrollo Distrital. Sin embargo, por sorpresa este resultó insuficiente, motivo por el que el pasado mayo la mandataria distrital presentó ante la corporación un nuevo proyecto de acuerdo en el que solicitó un segundo cupo de endeudamiento que asciende a los \$5.8 billones a los que se suman \$2.8 billones para la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) para

cumplir con la construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales –PTAR- Canoas.

El cupo aprobado en el acuerdo distrital 781 de 2020 aún cuenta con saldos no comprometidos a junio de 2022 por un monto de \$5.9 billones, los cuales son sumados a los \$5.8 billones solicitados para un total en el acuerdo distrital 840 de 2022 de \$11.7 billones. Por su parte, la EAAB tiene un saldo por comprometer del cupo anterior por cerca de \$1 billón, que se sumaría a los \$2.8 billones solicitados para un total en este acuerdo de \$3.8 billones.

¿Para qué el cupo de endeudamiento aprobado en el 2022?

En la exposición de motivos que sustenta el acuerdo distrital 840 de 2022 se priorizan tres sectores: educación con \$2.5 billones (42,7%), movilidad con \$2.8 billones (48%) y sistema de cuidado con \$0.54 billones (9,2%), en lo que nuevamente llama la atención que, como todo lo que esta administración le ha presentado en este periodo al Concejo en materia presupuestal, la prioridad es el sector de movilidad; en este caso para la 2da. línea del Metro de Bogotá.

Recursos para la 2da. línea de metro

Movilidad justifica \$2.8 billones necesarios para completar el 30% que le corresponde al Distrito para la inversión en la 2da. línea de Metro de Bogotá y así recibir la cofinanciación del 70% por parte de la Nación. El 30% de la 2da. Línea asciende a un monto de \$11 billones recaudados de las siguientes fuentes:

- \$2.8 billones del nuevo cupo de endeudamiento 2022.
- \$6.8 billones por recursos ordinarios.
- \$1.66 billones por gestión de activos, relacionada con la venta del 9,4% de las acciones del Distrito en el Grupo de Energía de Bogotá (GEB), que está en proceso de estructuración y reduciría la participación a un 56,28%.

El principal problema respecto a estos recursos, desde nuestra perspectiva, es que, además de la venta de activos del Distrito, se impone nuevamente el modelo de concesión privada para la construcción y operación del sistema de transporte. Es decir, el mismo con el que funciona Transmilenio, donde el Estado pone la principal palanca financiera para la construcción y mantenimiento de la infraestructura mientras que un privado se enriquece con la operación, con poca responsabilidad en términos de aporte de capital y poco riesgo, ya que su rentabilidad está garantizada con más fondos públicos.

Es necesario fortalecer la educación pública

Por otro lado, para el sector de educación de los \$2.5 billones de este nuevo cupo de endeudamiento, se proyecta destinar \$1.08 billones en la infraestructura de educación de primera infancia, básica, media y el fortalecimiento pedagógico, sin embargo, en lo que tiene que ver con la educación superior y posmedia este cupo prevé \$1.41 billones para programas como “Jóvenes a la U”. Dicho gasto, consideramos, es absolutamente ineficiente en la medida en que reproduce el modelo ICETEX de “financiar” la demanda dirigiendo recursos públicos a las universidades privadas, en vez de financiar la oferta estatal robusteciendo presupuestalmente la educación pública en perspectiva de largo plazo.

Sumado, es necesario destacar que con este modelo en promedio se paga 2.3 veces un estudiante en una institución de educación superior (IES) privada de lo que cuesta en una IES oficial. Por ejemplo, en la Universidad de los Andes en promedio se paga 11.8 veces lo que vale un beneficiario en la Universidad Distrital.

PTAR Canoas

La construcción de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Canoas – PTAR - Canoas tiene un costo total de \$10.96 billones, el cual es financiado en su totalidad con recursos pú-

blicos distritales y departamentales. De tal forma que el cupo de endeudamiento solicitado para la EAAB es el necesario para garantizar el porcentaje de inversión que a esta le corresponde, sin embargo, desde nuestra perspectiva, la descontaminación del río Bogotá como hecho metropolitano debería quedar a cargo de la EAAB y no de un privado. En consecuencia, rechazamos el modelo de contratación por concesión propuesto por la EAAB para la construcción y operación de la PTAR.

En general, esta solicitud de la administración distrital de ampliación de recursos vía cupo de endeudamiento como aquí se evidencia está dirigida principalmente al sector de movilidad y a dar continuidad a los modelos de privatización y la mercantilización de la educación. Argumentos que expusimos tanto en la Comisión de Hacienda y Crédito Público como en la sesión plenaria del Concejo de Bogotá del pasado 7 de junio, en la que, con 40 votos en total, 30 a favor y 10 en contra, fue aprobado este nuevo cupo de endeudamiento, con el cual la ciudad alcanzaría los indicadores máximos en sostenibilidad de la deuda, hecho que pondrá en aprietos fiscales a las próximas administraciones.

16 de junio de 2022
En semanario Voz

Cuestionamientos sobre el Sistema Bogotá Solidaria

El pasado 30 de junio la Personería de Bogotá solicitó a la Alcaldía Mayor instalar una mesa de trabajo para revisar el Sistema Distrital Bogotá Solidaria, creado por la administración en marzo de 2020 en el marco de la pandemia y que ha recaudado recursos económicos significativos a través de distintas entidades del Distrito con el fin de atender a la población más pobre y vulnerable en tiempos de crisis. Si bien la Personería revisará el cumplimiento de objetivos, actuaciones administrativas y la respuesta a la ciudadanía, nos parece importante tener en cuenta en esta mesa de trabajo los resultados del seguimiento e investigaciones que la Contraloría de Bogotá, como entidad de control, ha hecho al Sistema Bogotá Solidaria y donde se han identificado no solo hallazgos administrativos sino también algunos con indicios de presuntas irregularidades económicas en los cortes de 2020, 2021 y 2022.

De estas investigaciones la Contraloría identifica hallazgos sobre la transparencia, temporalidad y trazabilidad en los reportes públicos de la contratación vía SECOP II; inconsistencias en las transferencias y atención a jóvenes, vejez e infancia; inconsistencias y fallas en la planeación precontractual, en estudios financieros, en ejecución presupuestal y en el cumplimiento de metas; igualmente, hallazgos administrativos sobre la verificación entre personas planeadas a beneficiar y las reportadas o criterios empleados para la focalización de beneficiarios que no fueron aplicados; falta de información sobre giros a personas que lo requerían o tenían una expectativa y otros hallazgos que se reportan por diferencias en novedades de ejecución de recursos, soportes presentados en los diferentes convenios, tareas de supervisión y verificación. Hallazgos que el Distrito no pudo desvirtuar en sus respuestas ante la Contraloría y que está en la obligación de aclarar.

En ese sentido, queremos llamar la atención para que los diferentes organismos de control y la ciudadanía pidan cuentas al Distrito sobre varios elementos que en ejercicio del control político desde el Concejo de Bogotá hemos denunciado respecto al Sistema de Bogotá Solidaria, tales como:

1. La falta de claridad y cambios constantes en las bases de datos y su trazabilidad, ya que para establecer los beneficiarios se acude a un cruce de información entre programas nacionales, distritales y trabajo de campo que no permite identificar fácilmente la base real de datos, su vigencia y actualizaciones; lo cual dio como resultado que muchas familias en condición de pobreza y vulnerabilidad no pudieran acceder a estas ayudas del Distrito.
2. Producto del cruce de datos, se establecieron criterios de bancarización o contacto telefónico para informar el acceso a los subsidios, desconociendo que buena parte de la población de estratos 0, 1 y 2, tiene baja bancarización y poco acceso a telefonía móvil.
3. En el informe de auditoría interna de la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) se evidenció que existen, en el tiempo de vigencia del programa Bogotá Solidaria, diferencias significativas entre los montos destinados a girar para familias y las transacciones efectivas logradas. Esto significa que las bases de datos tienen problemas de inconsistencia y no es claro si los dineros girados exitosamente llegaron a las familias que lo requerían y, de no ser así, si los bancos devolvieron estos recursos o qué sucedió con ellos. Por ejemplo, en 2020 dicho informe evidencia y solicita aclaración con respecto a los valores señalados por los traslados / dispersión a los operadores (entidades financieras), debido a que se identifica una significativa diferencia de \$179.000 millones ya que a la oficina de control interno de SDH informa traslados a dichas entidades por \$232.000 millones, mientras la Veeduría Distrital

identifica en el mismo periodo a estas mismas entidades traslados por un monto de \$411.000 millones.

Igualmente, consideramos relevante la supervisión de los recursos girados por cada entidad a un fondo común como base del programa Bogotá Solidaria, pues son recursos de las alcaldías locales vinculados a los Fondos de Desarrollo Local y de otras entidades que tenían una destinación original en los territorios y que no necesariamente sus poblaciones fueron atendidas. Por otra parte, la supervisión de dichos recursos quedó diluida en el comité directivo del programa y los ordenadores de gasto del origen de los recursos. Hoy ya finalizada la emergencia sanitaria encuentran que la misionalidad de sus entidades ha quedado comprometida y, por lo tanto, es necesario que el Distrito precise las responsabilidades de los recursos, su planeación, vigilancia, liquidación y control, como también aclare el futuro, la regularidad y la población a beneficiar del programa Bogotá Solidaria.

Es necesario recalcar que la renta básica mensual en Bogotá no existe y nunca existió, como eufemísticamente la administración distrital pretendió informar a la ciudadanía. Lo que hubo fue una centralización de subsidios del Distrito que se complementó con apoyos de distinta naturaleza que desde el Plan de Desarrollo se denominó Ingreso Mínimo Garantizado. A pesar de esto, hay que señalar que las ayudas resultaron para atender a 3.357.585 personas en condición de pobreza monetaria y 1.108.836 personas en condición de pobreza extrema en 2020, que si bien han tenido reducción en 2021 siguen representando el doble de personas pobres y pobres extremas con respecto al 2019, lo cual confirma que las medidas tomadas no han cumplido del todo los objetivos.

En todo caso, es un balance necesario que por un lado dejará aprendizajes fundamentales y por otro, permitirá evaluar la eficiencia y transparencia de este programa tan importante en la ciudad, lo cual da elementos necesarios para desarrollar un debate de ciudad y para el país en perspectiva del diseño e implementación de una verdadera y necesaria renta básica garantizada.

Como concejala de la ciudad, colocamos y aportamos estos elementos ante la opinión pública y las autoridades para que se sumen esfuerzos en la fiscalización, seguimiento de los recursos y los derechos que la ciudadanía más vulnerable tiene. Asimismo, solicitamos incorporar a la Contraloría Distrital y armonizar los informes que salgan de la comisión mixta con Personería y que nos presenten ante la comisión accidental de seguimiento del Concejo de Bogotá informe sobre las situaciones evidenciadas.

18 de julio de 2022

En Cuarto de Hora

Admitida demanda de inconstitucionalidad en contra de los artículos 14, 16 y 22 de la Ley Orgánica 2199 de 2022

La Corte Constitucional admitió nuestra demanda de inconstitucionalidad en contra de los artículos 14, 16 y 22 de la Ley Orgánica “por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política y se expide el régimen especial de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca”.

Desde que esta figura de asociatividad territorial fue planteada como reforma constitucional nos hemos opuesto a la forma en que se quiere sacar adelante, fundamentalmente porque, compartiendo la necesidad de la integración regional, consideramos que de esta ecuación no se puede sacar, ni menoscabar de ninguna manera, el factor democracia, que es precisamente lo que se hizo con el Acto Legislativo 02 de 2020 que reformó el artículo 325 de la Constitución, así como lo que se está haciendo con la Ley Orgánica 2199 de 2022: se reemplaza un diseño constitucional democrático en su forma participativa para cambiarlo por uno “tecnocrático”, exclusiva y excluyentemente representativo en favor de los intereses de los bancos, los especuladores, las constructoras y los grandes empresarios.

Ahora, con la reforma constitucional y la respectiva Ley Orgánica, la Región está ya creada y, sin preguntárselo de ninguna forma vinculante a la ciudadanía, entra en operación con la aprobación de la Asamblea Departamental de Cundinamarca (que ya dio un rápido sí) y del Concejo de Bogotá; y para el resto de los municipios, la entrada dependerá del respectivo concejo municipal y de ninguna manera de la aprobación ciudadana directa.

Pero no solo la creación de la Región es antidemocrática -por

lo tanto, inconstitucional- sino que también lo es, tal como está diseñado en la norma, su funcionamiento. Motivo por el cual demandamos los artículos 14, 16 y 22 de la Ley 2199 de 2022, es decir, la Ley Orgánica de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC), considerando que son inconstitucionales, al menos, por dos razones:

1. La superior jerarquía establecida en la Ley Orgánica de la RMBC en su artículo 14 para las definiciones del Consejo Regional en relación con las entidades territoriales asociadas, involucra asuntos relacionados con el ordenamiento territorial y la reglamentación de usos del suelo, como lo confirma el artículo 16 de la mencionada Ley. Esto resulta inconstitucional debido a que viola la autonomía de las entidades territoriales establecida en los artículos 1 y 287 (numeral 2) de la Constitución, concretada mediante el principio de subsidiariedad, puntualmente lo que tiene que ver con la competencia asignada a los municipios de ordenar el desarrollo de su territorio (artículo 311 de la Constitución) y exclusivamente a los concejos distritales y municipales de reglamentar los usos del suelo (numeral 7 del artículo 313 de la Constitución), sin perjuicio de los otros principios relacionados como los de concurrencia y coordinación (artículo 288 de la Constitución). Realidad normativa superior que no fue modificada por la reforma al artículo 325 de la Constitución, a través de la cual se creó la RMBC, pero que es transgredida por la Ley Orgánica que la desarrolla.

2. Sumado, en el marco de esta reglamentación inconstitucional de usos del suelo dada al Consejo Regional de la RMBC por parte de la correspondiente Ley Orgánica, se le otorga en el artículo 22 de esta Ley poder de decisión y veto sobre esta materia a la Gobernación de Cundinamarca lo cual también resulta inconstitucional. Estos alcances, además de no estar previstos en la nueva redacción del artículo 325 de la Constitución, riñen con las funciones asignadas a los departamentos en el artículo 298 de la Constitución, cuestión que se agrava con la superior jerarquía explicada pues, en esta situación, brinda control de tutela al De-

partamento en relación con los municipios de Cundinamarca que se asocian, lo que desconoce los avances de la Constitución de 1991 en materia de organización del Estado, descentralización y autonomía territorial, y nos devuelve al orden establecido por la Constitución de 1886.

En conclusión, esta Ley Orgánica 2199 de 2022 vulnera la autonomía de los municipios y el Distrito al asociarse en la RMBC, en la medida en que los artículos demandados infringen la competencia de los concejos de encabezar la reglamentación de los usos del suelo y el ordenamiento territorial. En ese sentido, mientras la demanda sigue su trámite, teniendo en cuenta los intereses que toca y la importancia de este tema para los habitantes de la región, hacemos la invitación pública para enviar intervenciones ciudadanas, como escritos que puede radicar cualquier persona ante la Corte Constitucional para que sus argumentos sean tenidos en cuenta en la discusión que se está surtiendo. Para radicar la intervención pueden enviarla en formato PDF al correo secretaria3@corteconstitucional.gov.co antes del 26 de julio, referenciando en el asunto del correo el Proceso D-14809. Esperamos que, en esta oportunidad, con el concurso de la ciudadanía, pueda triunfar la aspiración democrática para que la región se construya con la concurrencia del conjunto de sus habitantes y no en función exclusiva del favorecimiento político y el enriquecimiento económico de unos pocos.

21 de julio de 2022
En semanario Voz

Vamos por los #DerechosTrans

El pasado viernes 29 de julio radicamos ante el Concejo de Bogotá el proyecto de acuerdo 422 de 2022 *“por medio del cual se establecen lineamientos para garantizar el derecho de las personas trans³ a una vida sin violencias con plena garantía de derechos, mediante la implementación de acciones afirmativas dentro de las entidades del Distrito”*. Este, como fruto del trabajo colectivo con activistas, organizaciones sociales, la Dirección de Diversidad Sexual de la Secretaría de Planeación y los concejales Luis Carlos Leal y Martín Rivera.

El proyecto de acuerdo tiene varios antecedentes que es necesario señalar, pues nace de la iniciativa de organizaciones y activistas de los sectores trans que en campamentos, mesas de trabajo y espacios de seguimiento a la Política Distrital LGBT, vieron la necesidad de concretar y diferenciar las acciones que se hacían o faltaban por desarrollar para garantizar los derechos de las personas trans y no binarias, al ser estos los sectores dentro de la población LGBT que ven más vulnerados sus derechos. Si bien este proceso puede tener un largo alcance en el tiempo gracias a los activismos históricos del movimiento, empezó a forjarse en sugerencias al Distrito de manera específica hace cinco años y se concretó en un documento que elaboró la Unidad Técnica de Apoyo (trans) de la Mesa Interinstitucional de Diversidad Sexual (MIDS) de la Política LGBT, encargada de hacer seguimiento a las acciones específicas sobre el sector.

Dicho documento fue entregado a la Bancada de la Diversidad Sexual y de Géneros del Concejo de Bogotá en el año 2021, y por iniciativa nuestra en conjunto con los concejales mencionados se propuso ajustarlo, retroalimentarlo y convertirlo en el

³ Con el término TRANS se hace referencia a todas las experiencias de vida trans: transgénero, transexual, travesti, no binario, y las demás identidades de género diversas.

proyecto radicado; no sin antes desarrollar espacios con la ciudadanía y recibir el apoyo de la Dirección de Diversidad Sexual, rectora de la política LGBT.

Este proyecto de acuerdo busca avanzar y concretar los derechos de las personas trans en Bogotá a partir de acciones afirmativas en diferentes aspectos. Dichas acciones se implementarán desde las entidades del Distrito, en sintonía con sus competencias en los diferentes sectores de la administración, y representarán, de ser aprobadas como Acuerdo por el Concejo, un segundo paso para la garantía de derechos a los sectores LGBT, teniendo como antecedente el Acuerdo 371 de 2009 que creó la Política Distrital, pionera en el país y que hoy sigue avanzando en la garantía de derechos.

A nivel nacional hay que decir que la situación de las personas trans es verdaderamente dramática pues, según reportes de la Defensoría del Pueblo, entre 2021 y mayo de 2022, al menos 46 personas trans fueron asesinadas. El caso bogotano también es desalentador pues se han registrado asesinatos, agresiones físicas, casos de abuso policial y múltiples barreras de acceso a derechos básicos, lo que hace necesario que de manera preventiva y reactiva la administración distrital deba aplicar acciones de protección y garantías específicas sobre este grupo poblacional.

En ese sentido, el proyecto de acuerdo se hace necesario porque establece acciones particulares que compensan las garantías generales que determina la Política LGBT del Distrito y desarrolla acciones que la política nacional LGBT no ha trabajado en los cuatro años de existencia. A propósito, hay que decir que el gobierno de Iván Duque engavetó su aplicación, mientras que por todo el territorio nacional se siguen presentando situaciones que afectan la vida y los derechos de la población trans. Así lo señala el informe de empalme que presentó la población al gobierno entrante y la veeduría de la Política Pública Nacional LGBTI que rajó en su aplicación al gobierno saliente.

Respecto al Concejo de Bogotá, cabe destacar que es una coyuntura importante para la aprobación de este proyecto, ya que

le hace cumplir con su deber de orientar lineamientos, acciones y políticas tendientes a defender una población de especial protección como lo es la de las personas trans, así como lo ha hecho con otros grupos poblacionales. Igualmente, es para la Alcaldía Mayor una oportunidad de contar con directrices normativas claras sobre cómo garantizar de manera particular los derechos de la población trans.

De este modo, el proyecto pretende establecer lineamientos en materia del derecho a la vida y la seguridad para que exista enfoque diferencial y acciones que permitan garantizar la existencia vital de la población, prevenir las violencias ciudadanas y policiales, además de incluirles en las rutas de atención que tienen estos sectores de la administración. Otro derecho que se abarca es el de la educación, buscando acciones que permitan el acceso, permanencia y graduación en la básica, media y superior para personas trans, aplicando acciones específicas que garanticen esta ruta y las condiciones de bienestar en el transcurso de la formación, teniendo en cuenta múltiples factores sociales y barreras institucionales.

Igualmente, en torno al derecho a la salud se establecen apuestas para lograr tránsitos saludables, salud preventiva, atención y programas específicos destinados a resolver problemáticas propias del sector. Por otra parte, se pretende avanzar en el derecho a la vivienda, contemplando programas prioritarios y diferenciales que reconozcan incluso dinámicas de vida comunitaria y/o barreras de crédito económico. Sumado, sobre el derecho al trabajo, se pretende crear cupos, cuotas, programas, mecanismos de acompañamiento, procesos formativos y de promoción que permitan alternativas productivas y ocupacionales reales para esta población que cuenta con muy bajos niveles de formalidad laboral y bajos ingresos económicos producto de la discriminación en el ámbito laboral.

Finalmente, el proyecto también apuesta por una ciudadanía viva para la población trans, por eso orienta acciones para la participación y el derecho a la cultura que les permita ser una

ciudadanía en igualdad de oportunidades y con incidencia para el control político y social, así como para su formación y expresión cultural.

Para culminar, hay que señalar que siendo radicado el proyecto de acuerdo, viene una etapa vital en el cabildo distrital, en la que este pasará por sorteo y la designación de ponentes. En ese sentido, esperamos que se respete lo construido por el movimiento social, que sea votado de manera positiva y que cualquier modificación sea para ampliar los derechos contemplados, no para retroceder o limitar. También es menester exigir de la administración distrital su apoyo incondicional para que este sea aprobado y que pase a sanción de la alcaldesa Claudia López. Por tal motivo, es fundamental la vigilancia ciudadana para que no quede engavetado o que los sectores anti derechos se impongan y hundan o cambien la iniciativa. Hay que seguir trabajando conjuntamente para avanzar y asegurar lo construido.

3 de agosto de 2022
En Cuarto de Hora

Eliminar el servicio militar obligatorio: paso indispensable hacia la paz total

Colombia necesita con desespero superar el momento histórico de la guerra como centro de la vida política y social del país. En ese propósito, nuestro partido, junto con un amplio espectro de fuerzas democráticas, se han abierto camino en medio de la confrontación de clases para darle cabida a una esperanza de paz como base de la apertura democrática necesaria para llevar a la sociedad colombiana a un nuevo estadio, a nuevos escenarios de disputa por los derechos y a nuevas salidas. Por supuesto, el hecho reciente más destacado en esa larga lucha del pueblo colombiano fue la victoria electoral del Pacto Histórico de este año. Pues bien, para concretar lo que, en el lenguaje del nuevo gobierno, se ha denominado la política de “paz total” es necesario acabar con todos los lastres de la guerra, de los cuales, uno de los más oprobiosos es el servicio militar obligatorio.

Esta práctica de obligar a jóvenes, casi todos provenientes de las capas más humildes de las clases trabajadoras, a ir a la guerra para defender los intereses de la minoría más rica del país, ha sido sistemáticamente aplicada con toda clase de ilegalidades y abusos por parte de su principal artífice: el Ejército colombiano, y esto es así por una sencilla razón que poco a poco se hace más evidente en medio de la movilización: los jóvenes no quieren ir a la guerra, no se quieren prestar como carne de cañón para una confrontación que no les beneficia. Ante esto, no le queda otra opción a la fuerza armada que recurrir a la arbitrariedad y la violación de las normas que regulan el proceso de incorporación de jóvenes al ejército para resolver su situación militar.

Tal como lo reseña la Acción Colectiva de Objetores y Objetoras de Conciencia -ACOOOC-: “Desde 1886 (año en que se

instaura el servicio militar obligatorio) el Ejército ha recurrido a prácticas de reclutamiento forzado debido a los problemas para cumplir sus cuotas, principalmente por la falta de legitimidad de una institución que en la práctica sólo busca llevarse a jóvenes desescolarizados, empobrecidos y campesinos”⁴.

Esta misma organización reseña como, solo en 2021, se han podido evidenciar las siguientes irregularidades:

1. El personal que está coordinando y realizando los operativos de reclutamiento desconoce la ley 1861 del 2017.
2. El personal de reclutamiento desconoce los límites de sus funciones.
3. Se están desconociendo las causales de exoneración y aplazamiento.
4. Se ponen obstáculos para que los jóvenes y sus familias certifiquen causales de exoneración y aplazamiento.
5. No se está entregando información veraz sobre el derecho a la objeción de conciencia, y los jóvenes que reclaman o exigen este derecho son ignorados o intimidados.
6. Se manipula a los jóvenes para que firmen documentos en los que renuncian a sus causales de exoneración y aplazamiento.
7. Efectivos del ejército intimidan a los jóvenes y sus familias luego de realizar las detenciones arbitrarias.
8. El régimen disciplinario para las fuerzas militares genera impunidad sobre las denuncias realizadas.

Analizando únicamente esta jornada de reclutamiento que inició el pasado 1 de agosto (hay 4 jornadas de estas cada año) la cuota de reclutamiento, es decir, el número de personas que el ejército espera reclutar a nivel nacional es de 18.400 -es decir, es una cuota de alrededor de 80.000 jóvenes por año-, de los cuales esperan que 2.969 provengan de Bogotá. Es imposible que el

⁴ Acción colectiva de objetores y objetoras de conciencia. ¡Volvieron las batidas! Reporte extraordinario sobre detenciones arbitrarias y reclutamiento forzado realizado por el Ejército en Bogotá. 2021. P. 4. Disponible en <https://www.calameo.com/books/006401375c0f0b4848b73?authid=l92LUd9S0Wv9>

Ejército Nacional pueda cumplir estas cuotas sin recurrir al ejercicio sistemático de prácticas irregulares, quebrantamientos de la Ley y violaciones a los derechos humanos.

Número de hombres reclutados al servicio militar

2018	2019	2020	2021
64.386	59.382	34.482	70.477

Fuente: Temblores ONG. Disponible en <https://www.temblores.org/objecion-conciencia-servicio-militar>

Por ejemplo, en el marco de la *mesa de seguimiento al reclutamiento y el derecho a la objeción por conciencia*, instancia interinstitucional que hemos impulsado en Bogotá, la Dirección de Derechos Humanos de la Secretaría de Gobierno evidenció la sistematicidad de casos de reclutamiento irregular por parte del Ejército Nacional en la ciudad, en particular, es grave el uso sistemático del sistema Transmilenio para el reclutamiento de jóvenes.

Aunque hay variaciones, el *modus operandi* básico funciona de la siguiente manera: los efectivos del Ejército esperan a los jóvenes en distintos puntos del sistema de transporte público (estaciones del sistema troncal, paraderos del sistema zonal, etc.), les retienen sus documentos y los conducen, muchas veces en el mismo sistema, hacia instalaciones militares, en donde son retenidos e intimidados hasta conseguir su incorporación. Uno de los casos más preocupantes fue el de un joven que fue conducido hasta el terminal de transporte y obligado a tomar un bus intermunicipal hasta Duitama, Boyacá, con el fin de incorporarlo al Ejército en este municipio.

Aunque nos esforzamos, junto al indispensable esfuerzo de organizaciones como ACOOC, JustaPaz, entre otras, por contener estas incesantes oleadas de arbitrariedad y garantizar los derechos de los jóvenes, lo más probable es que estos casos se sigan presentando hasta tanto no se elimine el problema de raíz: la injustificada obligatoriedad de prestar servicio militar en Colombia.

Esa es precisamente una de las reformas en las que debe avanzar el gobierno del Pacto Histórico para construir lo que se ha denominado “paz total” (nosotros lo llamamos desde los 80 apertura democrática). El nuevo ministro de Defensa, Iván Velásquez, ha manifestado estar de acuerdo con esta reforma, por lo que tendremos un ojo vigilante y estaremos prestos a la movilización para hacer cumplir esta promesa, pues significaría un cambio sustancial para los derechos de la juventud colombiana: no tener miedo a tomar el transporte público, dejar de pensar en cómo evadir al Ejército en las calles, dejar de intentar contener esta arbitrariedad de la fuerza armada, eliminar de tajo la posibilidad de ser obligado a matar a otras personas para “servir a la patria” y en cambio construir un nuevo futuro, ese que han anhelado muchas generaciones de compatriotas.

14 de agosto de 2022
En Cuarto de Hora

El mandato popular es desmontar el ESMAD

Ha sido tema de discusión la propuesta que, en una entrevista con Noticias Caracol, presentó el director de la Policía Nacional, general Henry Sanabria, que se sintetiza en la transformación del ESMAD en la denominada “Unidad de diálogo y acompañamiento a la manifestación pública”.

No es un tema menor, la sociedad colombiana aún tiene en su memoria vivas las múltiples imágenes de brutalidad policial cometidas en el marco del paro nacional, violaciones a los derechos humanos que fueron documentadas por múltiples organizaciones de DDHH y que abren el debate que hoy estamos viviendo. Por ejemplo, a mediados de 2021, Human Rights Watch, una reputada organización internacional de defensa de los derechos humanos reportaba:

“Human Rights Watch obtuvo evidencias creíbles que indican que la policía mató al menos a 16 manifestantes o transeúntes con municiones letales disparadas con armas de fuego. En la gran mayoría de estos casos, las víctimas tenían heridas de bala en órganos vitales, como el tórax o la cabeza, lo cual, según aseguraron autoridades judiciales a Human Rights Watch, es consistente con que hayan sido causadas con la intención de matar”⁵.

Cifras y recomendaciones que eran confirmadas a finales del mismo año por la oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos de las Naciones Unidas:

“Entre el 28 de abril y el 31 de julio, la Oficina de Derechos Humanos de la ONU en Colombia recibió alegaciones de muertes de 63 personas en el contexto de las protestas. Hasta la fecha, la Oficina ha verificado 46 muertes, de las cuales 44 eran civiles y

⁵ <https://www.hrw.org/es/news/2021/06/09/colombia-brutalidad-policial-contra-manifestantes>

dos eran policías. De las muertes documentadas, el 76% de las víctimas murieron por heridas de bala.

Según la información recopilada y analizada por la Oficina, existen motivos razonables para afirmar que, en al menos 28 de estas muertes, los responsables habrían sido agentes de la policía y que, en al menos 10 de esas 28 muertes, estarían involucrados miembros del Escuadrón Móvil Antidisturbios (ESMAD) de la Policía Nacional. Actores no estatales habrían matado a 10 personas, mientras que no existe información suficiente para establecer la autoría de la muerte de ocho personas”⁶.

Al respecto, lo primero es mencionar que el debate que está de fondo es cómo reacciona el Estado a un fenómeno como la protesta social que, no solo es un hecho presente en la vida cotidiana de cualquier país, sino que, en el nuestro, es un fenómeno creciente durante los últimos 50 años. Teniendo esto como premisa, nos alejamos de cualquier postura que tenga como objetivo la regulación de la protesta, por una sencilla razón: no es la labor del Estado decirle a la gente cómo protestar (al estilo de Claudia López) sino entender las razones por las cuáles la gente protesta y darles solución.

Por lo anterior, lo primero que deberíamos pensar al debatir sobre la protesta social no es en cómo reacciona la Policía, sino en cómo reacciona el Estado en su conjunto para atender a una población que exige y demanda acciones de su parte. Celebramos, en ese sentido, la manifestación hecha por el general Sanabria, en el sentido en que la intención del gobierno es que no sea la Policía Nacional la primera entidad que atiende una manifestación, sino las instituciones gubernamentales de cada ente territorial, en perspectiva de procurar un diálogo, no sin anotar que ese diálogo no sirve de nada si se circunscribe a preguntarle a las y los manifestantes por dónde van a ir o qué espacio van a ocupar; lo que fundamentalmente debe procurarse es entender por qué se protesta

⁶ <https://www.ohchr.org/es/press-releases/2022/01/colombia-must-urgently-reform-how-it-polices-protests-avoid-further-human>

y cómo se gestiona un escenario de diálogo para buscar la solución.

Esto, por demás, implica una serie de reformas legislativas que apunten a despenalizar la protesta social: se han producido una serie de reformas al código penal, especialmente durante la última década que tienden a penalizar fenómenos que se presentan en el marco de las manifestaciones, eso merece una profunda discusión en el Congreso de la República, hasta dónde la capacidad punitiva del Estado es la respuesta ante este fenómeno o, más específicamente, ese contexto.

Ahora, nadie niega que hay escenarios de la protesta social que se pueden tornar violentos y que ahí debe haber una acción de la fuerza pública, ¿cuál acción? Pues bien, el mandato popular que ganó en las urnas y que debe ser respetado y acatado fue desmontar el ESMAD, y eso no se soluciona con las reformas cosméticas propuestas por el general Sanabria. El ESMAD no es solo un cuerpo específico dentro de la Policía -que debe suprimirse- y unos uniformes especiales, el ESMAD son protocolos, mecanismos de entrenamiento, perfiles de incorporación, determinado tipo de armamento y su uso, todo ello montado sobre la lógica de enemigo interno que debe eliminarse si lo que se quiere es cumplir con el mandamiento democrático.

Todo eso tiene que abolirse y rehacerse antes de replantearse qué cuerpo de la fuerza pública atiende las situaciones de violencia, por supuesto, desde un enfoque de derechos humanos que implica que estos escenarios son situaciones por contener, y ciudadanos a los cuales hay que garantizarles derechos, no un adversario al cual hay que derrotar.

Desmontar el ESMAD es, en resumen, atención prioritariamente civil a la protesta desde una perspectiva de diálogo y, en última instancia, el uso de la fuerza para la contención y la garantía de derechos, una vez se haya eliminado todo vestigio de la doctrina policial que ve a los manifestantes como enemigos.

Masacre del 9 y 10 de septiembre: dos años de impunidad

Durante el 9 y 10 de septiembre de 2020 se presentaron varias protestas en la ciudad de Bogotá, esto a raíz del asesinato del ingeniero y estudiante de Derecho Javier Ordóñez a manos de uniformados de la Policía Nacional, quienes lo torturaron con un arma eléctrica en la calle y posteriormente lo trasladaron al CAI de Villa Luz en Engativá, donde lo golpearon hasta llevarlo a la muerte. Este crimen fue perpetrado con tanta sevicia que la necropsia arrojó nueve laceraciones en el cráneo, una hemorragia abdominal, el estallido de un riñón y esquirlas de proyectil de arma de fuego en una pierna.

La respuesta a la indignación por un nuevo caso de violencia policial, dentro de una larga fila de hechos que continúan en la impunidad, fue más represión por parte de los uniformados, quienes utilizaron su fuerza letal de manera indiscriminada para dispersar a las y los manifestantes. En medio de estas jornadas de protesta, se perpetró una masacre en la ciudad de Bogotá y en el municipio aledaño de Soacha, en la que murieron 13 personas por impactos de arma de fuego, 75 más resultaron con heridas de este mismo tipo, 43 por arma cortopunzante y 187 más resultaron lesionados con heridas causadas por distintos objetos, esto según el informe para el esclarecimiento de los hechos ocurridos durante estos días⁷.

Sumado al uso de armas de fuego, también se presentaron torturas, el uso de armas como palos, seguimientos ilegales, detenciones ilegales y violencias basadas en género, entre otras violaciones a los derechos humanos. Del mismo modo, es importante recordar que, junto a la Policía, también intervinieron hombres armados

⁷ Informe final: Para el esclarecimiento de los hechos ocurridos los días 9 y 10 de septiembre de 2020.

vestidos de civil que actuaron en contra de quienes protestaban. A partir de este desenlace fatal y según el informe de esclarecimiento, se pudo concluir, por un lado, que no existió una orden directa por parte de la alcaldesa Claudia López, ni por parte de los mandos policiales, para impedir el uso de armas de fuego de manera indiscriminada, y que, por otro, la Policía Nacional violó con su accionar los principios de proporcionalidad y de estricta necesidad.

Sin embargo, nadie se responsabilizó por los hechos, ni la alcaldesa Claudia López, ni los mandos policiales, ni los miembros individuales de la institución que participaron, ni el entonces ministro de Defensa Carlos Holmes Trujillo y el presidente de la República en ese momento, Iván Duque Márquez. Pese a que es el segundo año de conmemoración de esta masacre, la impunidad sigue reinando, mientras el dolor de las familias de Andrés Rodríguez, Angie Baquero, Anthony Estrada, Cristián Hernández, Cristián Rodríguez, Christian Hurtado, Fredy Mahecha, Germán Puentes, Jaider Fonseca, Julián González, Lorwan Mendoza, Julieth Ramírez y Marcela Zúñiga sigue intacto.

Impunidad que se refleja en que ninguno de los uniformados que están siendo investigados por estas atrocidades ha sido condenado. Según CeroSetenta, todos los procesos judiciales se encuentran en etapas distintas, unos en la etapa de acusación y otros están iniciando las audiencias preparatorias al juicio. Han sido imputados hasta el momento solo John Antonio Gutiérrez, José Andrés Lasso, Andrés Díaz Mercado y Oscar Alexander Márquez, siendo este último el único que se encuentra en detención domiciliaria. Como si fuera poco, pese a que no ha habido ni una sola condena o destitución, sí se han celebrado ascensos de los mandos que estaban encargados de tales uniformados; lo que se convierte en burla y revictimización de las familias de las personas asesinadas durante estas dolorosas noches.

Ante esta realidad, el ministro de Defensa del nuevo gobierno, Iván Velásquez, aseguró en el marco de la conmemoración del segundo año de la “masacre del 9S” que se iba a revisar junto a la Fiscalía todos los casos de violencia policial ocurridos duran-

te las protestas de esos días. Del mismo modo, resaltó la voluntad desde su cartera para aportar a la verdad y la justicia, buscando esclarecer las responsabilidades a las que haya lugar. Esto abre una luz de esperanza frente a la impunidad dominante, sin embargo, es necesario además de la verdad y la justicia, la reparación y las garantías de no repetición.

Precisamente, para que este tipo de hechos vividos durante septiembre de 2020 o en el marco del estallido social de 2021 no se vuelvan a repetir, es fundamental una reforma estructural a la Policía Nacional que incluya, por supuesto, el desmonte del ESMAD (no simplemente un cambio de nombre o de uniforme), al cual se le atribuyen homicidios, mutilaciones oculares y múltiples violaciones a los derechos humanos.

Para una reforma real se tiene que abolir la doctrina de seguridad nacional y del enemigo interno que ha hecho de la Policía un cuerpo político de represión, militarizado, dependiente de la política militar y que entrena a sus miembros para ver al pueblo colombiano como el adversario y a su derecho a la movilización como la máxima expresión de sublevación. Esto se traduce inminentemente en un cambio en el enfoque del manejo a la protesta social y en la búsqueda de respuestas integrales por parte del Estado a esta, pues no se trata de delimitar su ejercicio, sino por el contrario, de identificar y resolver las causas que conllevan a la misma.

En ese sentido, es prioritario aunar esfuerzos por la exigencia de una reforma estructural a la Policía Nacional, no solo para que cese el flagelo de los abusos por parte de la fuerza pública, sino también por el respeto a la memoria de todas y cada una de sus víctimas. Esperamos que la voluntad expresada por el gobierno del cambio se vea realmente materializada en una transformación al manejo de la protesta social y en la reforma estructural a la institución, lo que ha sido un mandato popular. Que nadie más muera exigiendo sus derechos.

La tercerización está matando a la ETB

La Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá (ETB) viene entregando sus actividades propias, permanentes y de funcionamiento a otras como D.R. TECHNOLOGY & COMUNICACIONES que no respetan los derechos laborales. Más de 20 trabajadores están padeciendo esta situación.

A través de la tercerización laboral, la ETB entrega sus actividades propias, permanentes y de funcionamiento como la instalación de internet y fibra óptica a empresas que no respetan el mínimo de derechos laborales de sus trabajadores. La empresa D.R. TECHNOLOGY & COMUNICACIONES, creada en septiembre de 2018, sin proceso abierto o convocatoria y bajo la figura de “selección directa” logró ser la contratista de la ejecución de tales actividades a partir de marzo de 2019 en un contrato de cuantía indeterminada.

Este contrato fue efectuado bajo la figura de “selección directa” pese a que su objeto era realizar actividades relacionadas a la función propia de la ETB; lo que podría implicar una aplicación inadecuada del manual de contratación. Se usa esta figura para no entregar información, indicando que “no es de carácter público, sino que es de carácter privado, confidencial, estratégico, del secreto comercial y del negocio de la compañía, que por ende goza de reserva legal, no siendo susceptible su suministro”.

La ETB falta a la transparencia y entrega de información solicitada vía derecho de petición, impidiendo el control a través de la supuesta confidencialidad que le atribuye al contrato por medio del cual se terceriza a las y los trabajadores de D.R. TECHNOLOGY & COMUNICACIONES. Como consecuencia, las y los trabajadores no cuentan con ninguna garantía para la

exigencia del cumplimiento de sus derechos laborales, al ser desmejorados y presionados a renunciar, sin recibir prestaciones sociales ni salarios a más de 60 días de su retiro.

Incluso, de manera grave se encontró falsedad en documento de pago de planilla de parafiscales, ya que el único requisito para desembolsos es mostrar el pago sin verificar su veracidad, pues los trabajadores nunca estuvieron afiliados al sistema de seguridad social, pese a encontrarse expuestos a posibles accidentes de trabajo por ejecutar algunas actividades de riesgo o en altura, las cuales además no se podían desarrollar de manera adecuada o reportar cuando sucedían.

Lamentablemente la ETB se desentiende de las denuncias hechas por las y los trabajadores, tal y como se puede ver en la respuesta que recibimos, evidenciando que no verifican la información que da la empresa contratista previo a los desembolsos. Asimismo, hay que denunciar que, pese a que la entidad señala haber realizado los pagos a la empresa contratista, las y los trabajadores de esta no han recibido sus salarios y liquidaciones.

Por todo lo anterior, solicitamos al Ministerio del Trabajo y a los entes de control que investiguen las irregularidades en el uso indebido del manual de contratación y la tercerización laboral en detrimento de los derechos de las y los trabajadores y las organizaciones sindicales. No olvidemos que La Corte en la sentencia SL4479 de 2020 concluyó que la tercerización está limitada y “no puede ser utilizada con fines contrarios a los derechos de los trabajadores, bien sea para deslaborizarlos o alejarlos del núcleo empresarial evitando su contratación directa o, bien sea, para desmejorarlos y debilitar su capacidad de acción individual y colectiva mediante la segmentación de las unidades”, tal y como sucede en el presente caso.

Con todo esto se demuestra una vez más que la ETB miente ante la opinión pública a través de su presidente, al afirmar que: “no ha habido ningún incremento en la tercerización en estos últimos tres años, ni mucho menos precarización laboral

(...)”. Así queda reflejado en las denuncias de los propios trabajadores a través de vídeo y de otros contratistas que no se atreven a denunciar por miedos y amenazas.

21 de octubre de 2022

En Cuarto de Hora

Por el fortalecimiento de la Universidad Distrital

La Universidad Distrital Francisco José de Caldas (UD-FJC) es la institución de educación superior pública del Distrito, gracias a la cual más de 31 mil jóvenes provenientes principalmente de sectores populares de la ciudad pueden acceder al derecho a la educación superior.

El fortalecimiento de la universidad es una de las banderas de la ciudadanía bogotana que hemos acompañado desde el Concejo, realizando diferentes acciones de articulación entre el Distrito, los directivos y la comunidad universitaria. Esto, en aras de abordar las principales problemáticas que aquejan la Institución y que requieren intervenciones estructurales para la transformación integral, salvaguardando por supuesto la autonomía universitaria.

En ese sentido, el pasado 9 de noviembre se realizó la Audiencia Pública para el fortalecimiento de la UDFJC, donde se tocaron los temas de infraestructura, planta docente, la necesidad de suscribir el pacto de concurrencia, presupuesto de la universidad, bienestar universitario, violencias basadas en género, democracia, gobierno y participación universitaria. Esta contó con la participación institucional de la Secretaría de Educación, Secretaría de Hacienda, Contraloría de Bogotá y la administración de la universidad en cabeza de la rectoría. Igualmente, desde la comunidad educativa intervinieron estudiantes de todas las facultades, docentes y organizaciones sindicales.

En materia de infraestructura se señaló el déficit de la planta física, que está generando hacinamiento y ausencia de espacios necesarios para el desarrollo de la vida universitaria. Asimismo, la infraestructura existente tiene graves deterioros producto de la falta de mantenimiento preventivo y correctivo, ajustes locativos y de adecuación. Sumado, se denunció que la ejecución del plan maestro de desarrollo físico no se ha realizado como se planificó

debido a la falta de recursos, impidiendo atender las demandas y necesidades.

Otro de los problemas más sentidos en la universidad, según lo expresado en la Audiencia, es la falta de garantías laborales para las y los profesores, apenas el 30% son de planta, mientras el restante 70% están contratados a través de vinculación especial. En ese sentido, mejorar las condiciones laborales, ampliar la planta docente y cerrar las brechas existentes entre docentes de carrera y contratistas se convierte en el principal reto en materia profesoral.

En materia de permanencia estudiantil y las garantías para el desarrollo de la vida universitaria se hizo el llamado de atención respecto a la alta deserción por razones económicas y se instó a la alcaldesa Claudia López a implementar la tarifa diferencial en el transporte público. Igualmente, se demandó mayor presencia de bienestar universitario desde los servicios de atención psicosociales, la atención integral a casos de violencias basadas en género, acompañamiento a los procesos y las actividades de movilización social, y la atención a casos de consumo de sustancias psicoactivas y salud mental.

De igual modo, se recoge la solicitud hecha por la comunidad universitaria a la administración distrital y al Consejo Superior Universitario (CSU) para que implementen instrumentos, espacios y escenarios que permitan un mejor desarrollo de la democracia interna y, en especial, la necesidad de aprobar integralmente el nuevo estatuto que salió de la asamblea universitaria y las reformas que de ella derivan.

Finalmente, el tema presupuestal tuvo gran relevancia durante el desarrollo de la Audiencia, pues en esto se enmarcan diversas preocupaciones de la comunidad que pasan por la sostenibilidad del crecimiento, las obligaciones regulares de la universidad (como salarios y pasivo pensional) y los escasos recursos con los que se cuenta, que tienen impacto en infraestructura (nueva y mantenimiento de la existente), ampliación de planta, el desarrollo de proyectos académicos, el sostenimiento de la matrícula cero, etc.

En este aspecto, el debate abordó la necesidad de aumentar la cuota girada por el Distrito, el seguimiento a la eficiencia en la ejecución de los recursos por parte de los entes de control y la necesaria suscripción del pacto de concurrencia con la Alcaldía de Bogotá, por medio de la Secretaría de Hacienda, y el gobierno nacional. Esto implica asumir las deudas con la universidad por asuntos pensionales que ascienden a más de \$1 billón de pesos, permitiendo liberar cerca de \$75 mil millones anuales que podrían ser invertidos en solventar las dificultades que tiene la institución.

Desde esta curul, asumimos el compromiso de acompañar los procesos de diálogo de los diferentes estamentos universitarios con las directivas y así avanzar en el fortalecimiento de la Universidad. De cara a esto, instamos al CSU a aprobar íntegramente el texto de estatuto resultante de la asamblea universitaria y, a la par, solicitaremos a la administración distrital asumir mayores compromisos financieros con la UDFJC de cara al presupuesto de 2023. Del mismo modo, seguiremos impulsando la necesaria suscripción del pacto de concurrencia. Igualmente, llamamos a que los órganos de control hagan vigilancia y seguimiento a la ejecución de los recursos públicos de la Institución, para que esta se haga como debe ser.

El fortalecimiento de la Universidad debe ser un compromiso de los diferentes estamentos y la administración distrital, que tiene que ser acompañado por los entes de control y el Concejo en aras de la construcción de una universidad crítica, creadora, transformadora, anti patriarcal y diversa.

16 de noviembre de 2022
En Cuarto de Hora

El negocio del transporte público en Bogotá

Con la construcción de las líneas 1 y 2 del metro de Bogotá, tal y como están diseñadas, estas quedarán como alimentadoras del sistema de buses, en lugar de este último alimentar el subsistema con mayor capacidad que debería ser el férreo. Es más, el negocio de los buses no solo queda intacto, sino que se multiplica. De esta forma se prolonga un sistema de transporte ineficiente que condena a la ciudad al trancón.

El pasado 17 de noviembre se desarrolló el debate de la oposición en el Concejo de Bogotá, en el cual, como bancada Colombia Humana – Unión Patriótica, abordamos la problemática de la movilidad en la capital del país, en concreto respecto al transporte público. Si bien es muchísimo lo que podría hablarse sobre este tema, la intervención de la Unión Patriótica giró en torno a los tres aspectos que se consideran son los más preocupantes y estructurantes de la grave desconexión del sistema de transporte con las necesidades de la ciudad: (1) la entrega de la operación del sistema de transporte masivo a un oligopolio privado y su impacto en las tarifas que pagan las y los habitantes de la ciudad, (2) los sobrecostos que ya se avizoran en las líneas 1 y 2 del Metro de Bogotá y sus razones y (3) la subordinación -que se profundiza- de la ciudad respecto del sistema de buses para ofrecer el transporte público, por encima de un modo estructurante realmente masivo.

Lo primero que hay que anotar es que el transporte es una necesidad para el desarrollo de la vida en sociedad y, fundamentalmente, para la productividad de una comunidad: si la gente no puede llegar a trabajar o le es difícil, se disminuye su capacidad de generar riqueza. De igual modo, si lo que se demora en transportarse es más de lo necesario, este es tiempo que se pierde para

desarrollar otro tipo de actividades. En Bogotá, casi la mitad de los viajes se hacen por razones de estudio o trabajo. Ahora bien, a diferencia de otras necesidades vitales como lo puede ser la salud, el transporte no hace parte, en la gran mayoría de los casos, de la remuneración de los trabajadores, acá no paga el patrón, sino el mismo trabajador en la medida en que lo que predomina en Bogotá es el desempleo y la informalidad. Teniendo esto en mente, analicemos cada uno de los problemas que se enunciaron al principio, para evidenciar en qué medida los más afectados con la falta de un sistema de transporte público digno y como derecho son las y los trabajadores de la ciudad.

El negocio de las tarifas

Hoy en día el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) es un sistema basado en buses que presta el servicio mediante un componente troncal y uno zonal en el que Transmilenio SA actúa como ente gestor mientras que el privado opera el servicio delegado por contratos de concesión. Desde el Acuerdo 4 de 1999 aprobado en el Concejo se limitó la labor del actor público exclusivamente a la función de ente gestor, negándosele la posibilidad de operar, con lo cual se amarra de manera absoluta la prestación del servicio de transporte a la operación exclusivamente privada. Esto sin dejar de lado el hecho de que los componentes relacionados con el recaudo y la administración de los dineros del SITP también son de gestión privada.

En este esquema, dentro de los fondos creados para su funcionamiento, desempeñan un papel central el Fondo Principal, por medio del cual se remunera a todos los actores del SITP, y el Fondo de Estabilización Tarifaria que busca garantizar la sostenibilidad financiera en caso en el que los ingresos propios del SITP sean inferiores a los costos. Lo anterior a través de transferencias del Distrito aseguradas desde la norma y ratificadas en los contratos de concesión, lo que quiere decir que, en el fondo, el Estado, y más específicamente, el Distrito de Bogotá subsidia y garantiza

los costos de producción y las utilidades de los agentes privados del SITP por medio de recursos públicos.

Un negocio sin igual. Por un lado, se aparta al Estado para que no opere dejándolo como espectador de manera que los privados puedan hacer negocio con la prestación de un servicio público que, como se señaló, es esencial para el funcionamiento de la ciudad. Y, por otro lado, se garantiza que, si el negocio no da por cuenta propia, el Estado no solamente subsidia los costos de producción, sino que además subsidia las ganancias del privado. ¿En qué otro negocio el Estado garantiza semejantes condiciones? Esta fue la obra maestra de Enrique Peñalosa como alcalde de la ciudad y por eso es tan apreciado por los verdaderos dueños de Transmilenio.

Pero ¿cómo funciona el negocio? Este tiene como fundamento la diferencia entre la tarifa de usuario y la tarifa técnica, es decir, entre lo que se cobra a un usuario por un pasaje y el costo de transportarlo. En teoría, debería haber un equilibrio entre ambas tarifas para que, bajo esta situación, no exista déficit en el sistema. Sin embargo, en los últimos años se evidencia que el total de los ingresos del sistema no alcanza para compensar los costos de este, prolongándose dicha situación a futuro, con lo que se ha abierto un debate sobre cuál es el factor principal que causa el déficit financiero. Dentro de esto, la administración distrital se ha inclinado convenientemente por explicar el déficit colocando como su elemento principal los subsidios y la evasión, pero no ha podido y, sobre todo, no ha querido explicar el déficit ligado a las utilidades que tienen los actores privados que confluyen en el sistema.

Esto con la dificultad de que, si se mira en detalle, cuando se basan en la evasión o los subsidios, estas explicaciones ponen el foco en la demanda, es decir, en cómo se adquiere y se consume el servicio, que son condiciones variables y coyunturales. Sin embargo, el déficit en la producción, que es estructural e inherente al servicio, es ignorado, siendo que este sí es un elemento permanente y controlable. Por lo tanto, si se habla de las causas y no de los efectos, el problema de fondo es haberle entregado un servicio

esencial para el funcionamiento y la salud económica y social de la ciudad a agentes privados cuyas utilidades generan déficit permanente, pues hacen que producir el servicio siempre sea más costoso y que los ingresos no alcancen, pérdida que además cuenta con el respaldo financiero del Estado.

Esta situación funciona de la siguiente manera: dicho déficit ligado a utilidades presiona para que el pasaje cobrado al usuario tenga que subir permanentemente y, cuando los ingresos propios del sistema no alcanzan, entonces el Estado tiene que invertir billonarios recursos para garantizar el negocio. Lo anterior en la medida en que, como está diseñado el sistema y los contratos de concesión, en la tarifa técnica no solo se incluyen los costos de operación reales, sino que se recoge el lucro de los concesionarios privados. En otras palabras, detrás de una buena parte del déficit financiero está la ganancia de todos los concesionarios capitalistas privados que involucra el SITP para su funcionamiento.

Cuestión que se puede comprobar al revisar el informe de costos producido a propósito del Acuerdo que aprobó en medio de la pandemia el Concejo con el eufemístico nombre de “rescate social”, que no fue otra cosa que un salvamento al negocio y las ganancias privadas de los dueños del SITP. Lo interesante es que en ese informe se confirma el peso de la rentabilidad de los concesionarios en el modelo de remuneración: tanto en el componente troncal como en el zonal se establece que la remuneración de la operación (que es de donde salen fundamentalmente las ganancias), además de una buena cantidad de costos reales asociados a insumos y trabajadores, se incluye la rentabilidad del concesionario o sobre el capital. Sin embargo, aunque cualitativamente se reconoce la utilidad privada como parte en la definición de las tarifas con las que se remunera a los operadores privados de todas las fases de implementación del SITP, al momento de presentar las cuentas en números, este costo no se determina ni se cuantifica.

Este ocultamiento del peso del valor de las utilidades dentro de la remuneración de los privados del SITP, más que un descui-

do, es una actitud cómplice del gobierno en defensa del negocio privado y en perjuicio del bolsillo de los usuarios y del tesoro público. Dicha omisión hace que hoy no se tenga certeza sobre el impacto de las utilidades privadas en el incremento de la tarifa técnica y el déficit financiero del sistema, incluso para la misma administración distrital pues nunca ha podido (o no ha querido) informar cuánto representan las utilidades de los empresarios privados que confluyen en el SITP.

Pero hay más. Si se detalla en el informe de costos la tabla de costos consolidados, para el año 2020 que está completo, el total de costos representa un 92,54% del total de ingresos, quedando un 7,46% pendiente. Al preguntarle a Transmilenio por ese sobrante, responde que no son costos que hayan quedado pendientes por incluir en el informe, sino que los ingresos percibidos pueden ser superiores a los costos causados en el año. Es decir, este sobrante es una ganancia extraordinaria, pues la ordinaria está incluida dentro de los elementos remunerados en la tarifa técnica, ganancia nada despreciable: son casi \$206 mil millones en favor de los concesionarios privados de un total de ingresos de un poco más de \$2.7 billones en 2020.

En fin, es de esta manera que se ha condenado a la ciudad a pagar con recursos públicos las altas ganancias de un oligopolio compuesto por 10 concesionarios Troncales, 11 Zonales y 4 de Alimentación (en total 20), cuyas empresas comparten dueños y pueden tener utilidades de hasta \$75 mil millones al año y rentabilidades de hasta el 60%, como ocurrió en 2020, en un negocio en el que nunca hay pérdida para el privado pues está asegurado por el Estado.

Este gasto en utilidades lo podríamos evitar si la operación no fuera un negocio y en lugar del privado operara el Estado. En el caso de la operación estatal, este dinero invertido en ganancias se podría dirigir a aumentar los subsidios o implementar tarifas diferenciales para atraer mayor demanda e ingresos al sistema y de esta forma disminuir aún más su déficit. Es en este sentido que se pensó la implementación del operador público. A este respecto

el actual gobierno distrital a regañadientes dio un paso importante con su creación, sin embargo, “La Rolita” es una empresa pequeña de operación marginal si se le pone en comparación con los operadores privados que hacen presencia en el SITP. Por ejemplo, esta tan solo tiene 272 trabajadores y opera el servicio zonal que es el más costoso, mientras Consorcio Express tiene 6.644 trabajadores y opera en los componentes troncal, zonal y de alimentación. De todas formas, el operador público es el camino correcto para abaratar los costos de operación y para acabar el negocio garantizando el derecho, y por esa razón tiene que fortalecerse.

Precisamente por eso es por lo que le han hecho una fuerte resistencia y oposición. Oposición que se ha aplicado también en contra de la implementación de un modo férreo de alta capacidad que disminuya o remplace al sistema de buses. Esto en la medida en que alrededor del lucrativo negocio del SITP se ha configurado una alianza entre los capitalistas dueños del transporte y los políticos neoliberales que defienden sus intereses, la cual ha amarrado a la ciudad a un sistema de transporte ineficiente basado exclusivamente en buses que, a lo sumo, ha permitido dar paso al subsistema férreo como un negocio paralelo, complementario y con sobrecostos, que, en vez de arrebatarle el lugar central en la ciudad, sirva para su expansión.

La línea 1 del metro: sobrecostos y capacidad de carga limitada

Un momento determinante en contra de la construcción del metro que dio el triunfo del sistema de buses como único en la ciudad, se vivió en los años 90 cuando Peñalosa como alcalde cogió los recursos que había garantizado el gobierno nacional para iniciar la construcción del sistema férreo y, en cambio, construyó Transmilenio. Así se le dio prioridad a un modo (BRT) que conseguía movilizar 48 mil pasajeros hora sentido (p/h/s) por encima de uno (el metro) que conseguía movilizar 70 mil p/h/s, esta última capacidad demandada por la ciudad desde los años 80. Así

fue como Bogotá se confirmó como una de las seis ciudades en el mundo que finalizando el siglo XX a pesar de tener una población de más de 4 millones no tenía metro.

Pero además de esta ocasión, en la que se benefició y dio prioridad al negocio de los buses por encima de la ciudad, Peñalosa volvió a aparecer en 2016 para la construcción del metro elevado repitiendo su hazaña y sumándole un daño extra a las finanzas públicas pues contrató (Contrato de Concesión No. 163 de 2019) una obra que hoy cuenta con un sobrecosto de por lo menos \$1 billón de pesos. Miremos.

En el caso de la primera línea del metro de Bogotá, esta está diseñada con una capacidad de carga inicial de 46.300 p/h/s para empezar a operar en 2028, pero la demanda esperada en este año es de 52.200 p/h/s. En otras palabras, el proyecto se contrató con unas proyecciones de carga que no satisfacen las condiciones exigidas de servicio ni siquiera en su primer año de funcionamiento. Este es el argumento de fondo del sobrecosto al que se hace referencia, que evidencia una falencia en los estudios del proyecto.

Según la Empresa Metro de Bogotá (EMB), para la operación de la flota, en el caso de la capacidad de carga inicial (46.300 p/h/s), el concesionario deberá tener 28 trenes de operación comercial, 1 tren de reserva operativa y 1 tren de reserva de mantenimiento para un total de 30 trenes. Precisamente por eso, el proyecto que se contrató y se está pagando incluye una flota de 30 trenes. Sin embargo, si se precisa alcanzar una capacidad de 52.200 p/h/s, que es lo que necesita para su año de entrada en operación (2028), se requerirían 31 trenes en total: 29 trenes para la operación comercial más 2 de reserva. Es decir, para el año de entrada en operación de la línea 1 ya tenemos un sobrecosto y es el tren adicional que se necesita para que la línea pueda atender la demanda máxima esperada.

¿Quién asume este sobrecosto? En función de atender esta situación, en el Contrato de Concesión del proyecto se dejó contemplado un mecanismo para la compra de trenes adicionales de requerirse una ampliación de la flota con tal de aumentar la ca-

pacidad de la línea. En este mecanismo se deja claro que dichos recursos deben provenir del Distrito. Es decir, el Distrito es el que debe pagar el sobrecosto.

Pero hay más. La demanda máxima esperada para este proyecto a 2035 es de 67.800 p/h/s. Para poder alcanzar dicha capacidad, la flota tendría que agregar por lo menos 8 trenes adicionales a los incluidos en el Contrato. En otros términos, desde 2028, que es su entrada en operación, hasta 2035, en total 8 años, se debe adquirir un tren anual o de lo contrario la línea no estaría a la altura de las exigencias para las cuales supuestamente se diseñó. En ese sentido, si el costo de la flota en el Contrato de Concesión es de \$4.1 billones, 1 tren cuesta alrededor de \$136 mil millones. Por lo anterior, podemos anticipar que el proyecto hoy cuenta con un sobrecosto de un poco más de \$1 billón de pesos (a 2035), equivalente a los 8 trenes adicionales que requiere, dinero que deberá salir de las arcas de la ciudad o de lo contrario la flota que compraron va a servir más como museo que para ayudar a la movilidad de Bogotá.

Pero es \$1 billón de sobrecosto si el cálculo lo hacemos solamente teniendo en cuenta el Contrato y los impactos de la línea en relación con las proyecciones de demanda y capacidad de carga, a lo que por supuesto se van a sumar otros sobrecostos producto del afán y la ausencia de estudios de factibilidad completos y estudios de detalle. Pero, además, a esto se debe añadir el tiempo que se perdió en el desarrollo de la obra por no continuar con el proyecto subterráneo que había sido estructurado y llevado a nivel de ingeniería de detalle en el gobierno de Gustavo Petro. Esto se ha dicho varias veces, pero es bueno traerlo a colación nuevamente.

En la alcaldía de Samuel Moreno se adelantaron los estudios y el diseño conceptual del metro que posteriormente fue recogido por la alcaldía de Gustavo Petro, la cual decidió terminar la estructuración del proyecto para la realización de la primera línea del metro en la ciudad. Así fue como se contrataron los estudios de diseño básico avanzado en mayo de 2013. Igualmente, así fue como en diciembre de 2014 se suscribió el Convenio Interadministrativo

180 con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) para terminar de estructurar el proyecto y contratar, en la medida en que los estudios y diseños de ingeniería básica avanzada habían llegado a su fase final. Este Convenio con la FDN, en lugar de llevarse hasta su culminación, fue modificado por el alcalde Peñalosa cambiando el proyecto de metro pesado y subterráneo por uno elevado con un trazado y capacidad de carga menores, dando como resultado la línea de metro elevado que hoy tenemos contratada.

El año de inicio de operación del proyecto estructurado por el gobierno de Gustavo Petro era 2021, mientras que el año de inicio de operación de la actual línea de metro es 2028, pero lo más grave es que la entrega de los estudios de ingeniería de detalle del elevado se tiene contemplada dentro del Contrato para enero de 2023, sin los cuales no se puede empezar a construir. Es decir, se perdieron por lo menos 8 años repitiendo los estudios que ya tenía el metro subterráneo, metro que de haberse contratado ya estaría operando.

¿Cómo se calcula este sobrecosto de la obra? Todos los habitantes de la ciudad lo pagamos día a día en el trancón. Y Claudia López le dio continuidad a esto y le llama “construir sobre lo construido”, pero a hoy no hay nada construido pues no hay estudios de detalle y sin que haya arrancado la obra ya contamos con un sobrecosto de por lo menos \$1 billón de pesos.

“Línea 2” del metro: sobrecostos e ilegalidad en su cofinanciación

En el caso de la “segunda línea” del metro de Bogotá, los sobrecostos vienen atados a la ilegalidad con la cual se obtuvo la cofinanciación del gobierno nacional para el proyecto. En específico, el convenio de cofinanciación del proyecto que se firmó el 4 de agosto de este año viola el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, y la Resolución 20203040013685 de 2020 del Ministerio de Transporte, que, entre otras cosas, exigen que para la cofinanciación el

proyecto cuenta con estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros.

He aquí la consecuencia del afán de Claudia López para que la cofinanciación la firmara el presidente Iván Duque antes de que terminara su mandato el 7 de agosto (esa alianza con el uribismo), con tal de evadir el riesgo de que el gobierno nacional de Gustavo Petro y el Pacto Histórico no secundaran el proyecto por resultar ineficiente para la movilidad de Bogotá, sin pasar por alto la pretensión de la alcaldesa de usar la que denomina “segunda línea” del metro como trampolín político que catapulte sus aspiraciones presidenciales.

Pues bien, con el fin de elaborar los estudios de factibilidad y contratar la “segunda línea” del metro, la EMB estableció con la FDN el Contrato Interadministrativo 136 de 2021. Dentro de este Contrato se diferencian dos Fases en relación con la elaboración de los estudios de factibilidad. Por un lado, está la Fase 2 la cual tiene como objetivo realizar los **avances de los estudios** de factibilidad con tal de conseguir la cofinanciación, entregable que, según el Contrato, debía estar listo a más tardar en abril de 2022. No obstante, los **estudios completos y finales** se estaban realizando y todavía estaban pendientes a la fecha de la firma de la cofinanciación, pues estos están contemplados dentro de la Fase 3 del Contrato Interadministrativo 136 de 2021, cuya fecha límite de entrega era octubre de 2022, entrega que aún no se ha realizado, y solo hasta allí se certifica realmente el valor del CAPEX.

El problema que se tiene es que la Ley es clara en pedir los estudios de factibilidad completos y finalizados para obtener la cofinanciación. Sin embargo, el Contrato entre la EMB y la FDN partió este requisito en dos: por un lado, unos avances (Fase 2) y, por otro lado, la finalización de los estudios (Fase 3); y proyectó la obtención de la cofinanciación con los “avances”.

Dicha diferenciación del Contrato no está reconocida en la Ley, por lo tanto, la cofinanciación de la “segunda línea” del metro de Bogotá se hizo con avances de los estudios de factibilidad no llenando los requisitos legales o, lo que es lo mismo, se ob-

tuvo de manera ilegal. De esta forma, Claudia López repitió la mediocridad de Enrique Peñalosa en lo que tiene que ver con la planificación, trámite y aprobación de la edificación del sistema férreo, a lo que hay que sumar que los estudios de detalle se van a contratar con la concesión del proyecto, es decir, se repite el error de Peñalosa de manera completa emulando también la forma de contratación de la primera línea.

¿Cuál es el problema? podría preguntar alguien que cree que lo que hizo la alcaldesa fue agilizar y gestionar un proyecto. El problema es que de la precisión de los estudios ya se deriva un sobrecosto. Se habla de que cuando una obra de movilidad cuenta con estudios de factibilidad la exactitud es del 75 al 80%. Ahora, en una obra en la que no se cuenta ni siquiera con los estudios de factibilidad completos, el grado de incertidumbre es mayor. Sobrecostos que tendrá que pagar la ciudad más adelante. Pero sin importar esto, se firmó la cofinanciación y, en el caso del Concejo, se aprobó sin problema un cupo de endeudamiento para esto.

En conclusión, ya tenemos un sobrecosto de por lo menos \$1 billón en la primera línea debido a la mediocridad en su planificación y ligado a la ausencia de estudios, y el mismo error se está repitiendo para la “segunda línea”. “Construir sobre lo construido” le llaman.

Pero, ¿qué es lo que realmente está detrás de estos supuestos descuidos en la planeación? Detrás está el dejar intacto el negocio de los buses por medio de la implementación de la línea 1 y 2 del metro y, por el contrario, aprovechar su ejecución para multiplicarlo y así fortalecer su hegemonía.

El dominio del sistema de buses

Como ya se expuso, el gobierno de Peñalosa en 2015 modificó el Convenio Interadministrativo 180 de 2014, y de esta forma transformó el proyecto de metro pesado y subterráneo en uno elevado con un trazado y capacidad de carga menores que lo pusieron como auxiliar del subsistema de buses pegados, es

decir, como un complemento que atiende la demanda que el bus pegado no alcanza a recoger por su baja capacidad. Pero lo más grave es que por medio de esta modificación además se incluyó en los estudios y en el presupuesto del proyecto la necesidad de desarrollar las nuevas troncales de Transmilenio de las avenidas 7ma, Boyacá, Ciudad de Cali y Av. 68, las cuales finalmente terminaron siendo Carrera 7ma, Ciudad de Cali y Av. 68; propósito con el que continúa Claudia López, sumándole la troncal de Transmilenio de la Calle 13, a pesar de que hizo campaña a la Alcaldía diciendo que no.

Pero el problema de fondo, como ya se dijo, es que el metro elevado se trazó y diseñó para subsidiar a Transmilenio, y con este se desechó el proyecto subterráneo que era una obra de movilidad para garantizar un verdadero sistema de transporte público masivo, al nivel de las exigencias de Bogotá, pues su trazado garantizaba la utilización de su máxima capacidad de carga. Veamos.

En el caso del metro formulado en la alcaldía de Gustavo Petro, este consistía en una primera línea completamente subterránea cuyo trazado empezaba al suroccidente de Bogotá, subía y cruzaba el centro ampliado, ofreciendo con su recorrido en el nororiente una solución de transporte masivo a este borde de la ciudad (el cual hasta el día de hoy sigue sin contar con un proyecto de estas características), para terminar en la Calle 127 con Carrera 9.

Dicha línea subterránea proyectó una demanda máxima de 46 mil p/h/s para el año de entrada en servicio, 2021, y de 73 mil a 81 mil p/h/s para el año 2050. En consecuencia, para 2021 proyectó una capacidad de carga inicial de 48 mil p/h/s y para 2050 una capacidad máxima de 80 mil p/h/s. Para esto, se iniciaría con una flota de 47 trenes que cubrirían la demanda hasta 2029 (9 años) sin requerir su ampliación, y se necesitarían, para ofrecer la capacidad máxima, una flota de 66 trenes. Es decir, la flota inicial del metro subterráneo tenía proyectado garantizar una duración de 9 años en cuanto a la capacidad que requería para atender la demanda proyectada. En cambio, como ya se explicó, la flota contratada

con el metro elevado no alcanza para atender la demanda ni siquiera en el primer año de su entrada en operación. Pero sigamos.

En el caso del metro contratado por Peñalosa y continuado por Claudia López, con la modificación del Convenio 180 no solo se cambió su tipología a elevado, sino que se cambió también su trazado, determinadamente en la parte nororiental, colocándolo como el segundo piso de la troncal de Transmilenio de la Caracas, para terminar en la Calle 72. Como ya se dijo, este proyecto tiene estimado como fecha de entrada en operación el 2028, año para el que está prevista una capacidad de carga inicial de 46.300 p/h/s (flota de 30 trenes), y la línea cuenta con una capacidad potencial máxima de 72 mil p/h/s con una flota de 40 trenes. En contradicción, para el año de inicio de operación se espera una demanda máxima de 52.200 p/h/s (recordemos que de allí proviene el sobrecosto), pero para 2057 se espera una demanda máxima de 58.600 p/h/s.

Es decir, la línea de metro elevado que se está construyendo, si bien puede tener una capacidad máxima de 72 mil p/h/s, nunca la va a requerir pues se trazó y diseñó para subsidiar a Transmilenio y transportar lo que le queda faltando por atender. El metro en función del bus y no el bus en función del metro. Colocándole además una oferta a largo plazo que es similar a la que va a atender inicialmente la troncal de Transmilenio de la 68: en 2028 56.100 p/h/s. Diseñaron un metro del tamaño de un BRT. Estas son las obras destacadas del gran urbanista Peñalosa y de la continuadora de su legado Claudia López.

Pero la actual alcaldesa no se queda atrás, pues lo que denomina “segunda línea” del metro replica con creces esta situación. Esta espera una demanda inicial de 42.700 p/h/s en 2035 y en 2057 de 46 mil p/h/s. Hoy tiene más capacidad la troncal de Transmilenio de la Caracas que transporta alrededor de 50 mil p/h/s. Pero ¿para qué hacer un sistema férreo (si así se le puede llamar) del tamaño de un BRT? Para dejar intacto el negocio de los buses.

Por el contrario, el sistema de buses en lugar de perder su centralidad y ceder paso al sistema con mayor capacidad que de-

bería ser el férreo para alimentarlo, queda intacto y se multiplica con la construcción de las líneas 1 y 2 del metro. Tanto así que Enrique Peñalosa y Claudia López aseguraron en su planificación y en la gestión de la cofinanciación una relación de 1 línea de metro (la media de Peñalosa más la media de Claudia López) a cambio de la construcción de 4 troncales nuevas de Transmilenio. En el caso de la $\frac{1}{2}$ línea de Peñalosa se aseguraron las troncales nuevas de Transmilenio de la 7ma, la 68 y la Cali. En el caso de la $\frac{1}{2}$ de Claudia López se va a construir la troncal nueva de Transmilenio de la Calle 13. Pero el plus de López está en lo que dejó definido en el POT.

Así, en este proyecta predominantemente la construcción de lo que eufemísticamente llama corredores verdes, 18 de alta capacidad y 4 de mediana capacidad, los cuales, dice el POT, deberán definir su tecnología según lo que determinen los estudios. No obstante, esta figura ya demostró su verdadera intencionalidad con la aprobación del corredor verde de la 7ma en el artículo 105 del Plan de Desarrollo vigente, pues fue la forma como Claudia López engañó a la ciudadanía para cambiar el BRT que había definido Peñalosa por un BRT “verde” de su autoría.

Por lo mismo, el nuevo POT proyecta 22 posibles nuevas troncales de Transmilenio frente a 5 líneas de metro -incluidas las 2 que se analizaron aquí que realmente constituyen escasamente 1- más cuatro corredores férreos (RegioTram). Todo planeado de la misma forma a como lo hicieron con la “primera y segunda” línea del metro, o sea, sin estudios, trazados y diseños que lleven a que las líneas del metro asuman una alta demanda, oferta y carga que paulatinamente, como subsistema férreo, las haga ocupar el rol estructurante del SITP y la movilidad del territorio.

En síntesis: lo que hay en el POT son dibujos sin sustento de fondo en un mapa; en una relación cuantitativa que confirma la tendencia neoliberal (en favor del negocio de los buses) dominante en el desarrollo del SITP en Bogotá, 22 troncales de Transmilenio versus 8 líneas férreas auxiliares del sistema de buses. El problema es que lo incluyeron en el POT y así amarraron a la ciudad 14 años

más al sistema de buses que solo beneficia al oligopolio de sus dueños condenando a los habitantes de la capital al trancón.

En conclusión, Bogotá es una ciudad que sigue creciendo social y productivamente, y demanda un sistema de transporte público realmente eficiente, necesariamente estructurado con base en un sistema férreo de alta capacidad, que fundamente la multimodalidad y la masividad en el transporte público. Sin embargo, por cuenta del negocio privado sobre el transporte público y la defensa que de él han hecho los políticos neoliberales, con un destacado papel de Enrique Peñalosa, hoy tenemos una ciudad atada a un sistema ineficiente de buses pegados, que en vez de superarse se expande por toda la ciudad, con decisiones que perpetúan el mismo modelo hacia el futuro, integrando la idea de un subsistema férreo que, en vez de reemplazar, alimenta el de buses. Los únicos beneficiarios de estas decisiones y de este sistema es el oligopolio privado dueño del negocio del transporte colectivo y, los más perjudicados, las y los trabajadores capitalinos, en especial los de menores ingresos, quienes son los que más utilizan el sistema y tienen que pagar cada vez más por un transporte que no satisface las necesidades de la ciudad.

¿Cuál es la alternativa que proponemos? Revertir todo esto, desligar definitivamente a Bogotá del sistema de transporte basado en buses cuya operación hoy es muy costosa pues está amarrada al negocio y la ganancia privada subsidiada por los altos pasajes que paga el usuario y por recursos del Estado. Para esto, es necesario impulsar un subsistema férreo que a mediano y largo plazo se convierta en el componente estructurante de la movilidad de la ciudad, es decir, un sistema de metro pesado y de alta capacidad, de manera que la modalidad de transporte en buses sea subsidiaria. En ese sentido, igualmente resulta importante fortalecer el operador público para que opere todos los servicios (incluido el férreo) produciendo un servicio a menor costo, con tal de que los pasajes tiendan a bajar para atraer más demanda, demanda que también debe hacerse crecer fortaleciendo los subsidios e implementando nuevas tarifas diferen-

ciales (como la de los estudiantes), lo que redundará en mayores ingresos para el SITP.

Ese es el modelo de transporte que defendemos, uno en el que a quienes se protege prioritariamente es a las y los trabajadores que lo usan a diario, por eso nos oponemos al modelo de transporte que impulsa esta administración, incluyendo el metro de Peñalosa y López que realmente perpetúa Transmilenio. En ese sentido, no es solo un tema de si “somos aliados en el gobierno del cambio”, o de si el metro es subterráneo o no, es un tema de cuál es su papel en el sistema de transporte masivo de la ciudad. Por el momento los buses y sus dueños siguen ganando, pero seguiremos insistiendo en una política alternativa y del cambio hasta que se haga realidad en Bogotá, así como hoy es una realidad a nivel nacional.

27 de noviembre de 2022

En semanario Voz

Presupuesto distrital 2023: nuevamente decretado por Claudia López

La primera semana de noviembre del presente año la administración distrital radicó en el Concejo de Bogotá la documentación que soporta la solicitud del presupuesto del Distrito para el año 2023, el mensaje presupuestal con sus respectivos anexos que exponen a detalle el contexto económico distrital, las prioridades de inversión y las variaciones presupuestales de un año a otro. Al respecto, hay que mencionar que el análisis de la administración se concentró en los datos de recuperación económica con base en el PIB, destacando exclusivamente el incremento de la producción justificado en el aumento de los incentivos al consumo.

Allí no describe un crecimiento real en términos de empleo, disminución de la pobreza monetaria y la pobreza extrema, pues, aunque se aspira a llegar a las cifras prepandemia, las medidas tomadas evidencian su insuficiencia, pues hoy Bogotá tiene a 3.030.261 personas en pobreza y 799.434 en pobreza extrema; casi la mitad de ciudad en estas condiciones. En cuanto al desempleo, si bien parece tener recuperación, esto se basa en empleabilidad momentánea, como los cargos generados por obras de infraestructura, lo cual no garantiza trabajo estable en el mediano y largo plazo.

Si estas no son las prioridades para el presupuesto distrital 2023, ¿entonces cuáles son? El incremento del presupuesto tanto en funcionamiento como en inversión no tuvo en cuenta los impactos reales del aumento de la inflación que para noviembre alcanzó un 12.53%, lo cual tendrá un impacto en el costo de vida de la ciudadanía y en igual medida afectará el cumplimiento de las metas de la administración, por lo que seguramente el año entrante nuevamente presenten proyectos solicitando adición presupuestal.

Los costos del cupo de endeudamiento

Producto del uso del cupo de endeudamiento el servicio de la deuda ha ido incrementando y en general para el 2023 aumenta un 124%. Para la Secretaría de Hacienda este rubro es de casi \$1.4 billones de pesos, en el que se incluye la deuda pública externa que incrementa un 211% y los intereses de la deuda pública interna para préstamos que crecen de manera escandalosa en \$769%, para lo cual solicitamos explicación a detalle al secretario y no tuvimos respuesta clara al respecto.

La privatización solapada del Grupo de Energía de Bogotá (GEB)

El modelo neoliberal de privatización desde la alcaldía de Enrique Peñalosa continúa con Claudia López en lo que respecta a la venta de acciones del GEB, reduciendo su capacidad financiera y promoviendo el funcionamiento de negocios privados con capital público. Desde 2016 por acuerdo de ciudad se autorizó enajenar el 20% de las acciones del GEB, de esto aún resta el 9.4% por un monto aproximado de \$1.9 billones, de los cuales se propone vender el 30% (que equivale a \$531.039 millones) dentro del proyecto de presupuesto 2023. Esto, dirigido a: 15% infraestructura del Regiotram y 15% para los cables Potosí, Norte y Sur.

Es importante mencionar que al vender la totalidad del 9,4% restantes de las acciones del GEB el Distrito pasaría de tener una participación de 65,68% a un 56,28%, es decir, contaría con una mayoría muy débil frente a la capacidad de acción y decisión de tan importante entidad para las y los bogotanos. El GEB tiene proyección de crecimiento en utilidades de más del 20% a 2025, para el 2022 se recibieron aproximadamente \$259.000 millones más de lo esperado en dividendos. ¿Por qué vender acciones de una empresa que está dando rentabilidad?

Afectación presupuestal por sectores

Claramente esa idea que nos quieren vender que la mayor inversión es para lo social es falsa, pues la prioridad continúa siendo el sector de movilidad como se evidencia más adelante, y los sectores que en realidad necesitan recursos para cumplir con las metas en términos sociales están siendo gravemente afectados por las asignaciones presupuestales.

Secretaría de Desarrollo Económico

Si una de las banderas de la administración ha sido la generación de empleo para así contribuir al desarrollo económico y social, ¿por qué reducir recursos en un 56,6% en proyectos como el mejoramiento del empleo incluyente y pertinente?

Secretaría de la Mujer

La Secretaría de la Mujer, siendo una entidad tan importante con proyectos insignia de la “Bogotá cuidadora”, es de las que menos tiene asignación presupuestal. Esta entidad presentó su anteproyecto presupuestal el cual tuvo que ajustarse reduciendo rubros, para lo que indican que de ese gasto mínimo “depende de la continuidad de la función misma de la entidad”.

Secretaría de Movilidad

El sector de movilidad, con poca sorpresa, es el que más asignación presupuestal tiene, pese a que es el que con más lentitud avanza. La Secretaría de Movilidad proyecta en el 2023 un incremento del 26% en relación con el 2022, ventaja que no tienen todas las entidades. En cuanto a la inversión directa en proyectos es tan solo un 13% con \$451.000 millones, mientras el otro 87% son los \$3 billones dirigidos a cubrir el déficit de la operación van al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), donde el Distrito pone \$1.6 billones y la Nación \$1.4 billones.

Secretaría de Integración Social

Con relación a la Secretaría de Integración Social genera mucha preocupación que en lugar de contar con presupuestos robustos que permitan el cumplimiento de sus metas, estos presentan limitaciones constantes. Proyectos importantes que generan gran impacto a la ciudadanía, principalmente a las mujeres y las diversidades, tienen reducciones significativas, como el “compromiso social por la diversidad en Bogotá” (-34%), lo cual contradice el discurso de la alcaldesa Claudia López con su supuesto compromiso para brindar garantía de derechos a la población LGBTI, donde por ejemplo la meta relacionada con apoyos económicos tiene una reducción del 93%. No solo no se han atendido a plenitud las personas vulnerables de este sector poblacional, sino que también, según el seguimiento a las metas de la política pública LGBT, esta es una de las más atrasadas.

En lo relacionado con el Sistema Distrital de Cuidado, es muy grave la reducción que viene presentando desde 2021 el proyecto de inversión de “mejoramiento de la capacidad de respuesta institucional de las Comisarías de Familia en Bogotá”, el cual supone dar respaldo y asesoría principalmente a mujeres víctimas de violencia intrafamiliar y contrario a fortalecerse, está en un constante debilitamiento en términos presupuestales.

Secretaría de Educación

En el anteproyecto donde esta entidad relaciona los recursos que requiere para el funcionamiento y cumplimiento de metas para el año 2023, evidenciamos que el rubro era más alto de lo que finalmente asignado por la administración, es así como varias líneas en términos de inversión y prestación de servicios se verán afectadas. Por ejemplo, el Programa de Alimentación Escolar (PAE) que, además de disminuir, no se tiene en cuenta el incremento en el costo de los alimentos, por ende, con base en la asignación presupuestal habrá una cobertura hasta el mes de septiembre del año 2023.

Por otro lado, es de suma gravedad la afectación que se tendrá en el pago de servicios públicos, pues el dinero destinado se proyecta hasta octubre del 2023, generando posible desabastecimiento de agua, cortes de energía y problemas de bioseguridad. No obstante, el programa de Jóvenes a la U continúa con una importante asignación presupuestal (\$45.650 millones). Definitivamente el ego de Claudia López hace que prefiera potenciar la bandera de su administración, en torno a la financiación de la demanda de la universidad privada, en vez de dar el presupuesto necesario para el PAE o suplir el pago de los servicios públicos, que son gastos indispensables para el sector.

La Universidad Distrital (UD)

Queremos insistir, como hemos hecho en varias oportunidades, en la necesidad de dirigir recursos a la Universidad Distrital para atender sus problemáticas en materia de infraestructura, planta docente, ampliación de cobertura, entre otras. La UD ha crecido, por ejemplo, los estudiantes que estaban inscritos en 1990 eran 6.766 y en el 2022 llegaron a ser 31.449, pero el presupuesto durante los últimos 10 años solo ha aumentado un 4%.

Frente a la planta docente proyectamos una proposición para adición de \$6.000 millones para gastos de contratación y formalización docente. En términos de infraestructura la UD requiere cerca de 193.000 m², de los cuales solo hay 98.000 m², por lo que existe un déficit de infraestructura de 97,18% en m². Al respecto elaboramos una proposición de adición de \$4.500 millones para gastos de funcionamiento de infraestructura. Sumado, esperamos que se hagan efectivos los \$250.000 millones comprometidos verbalmente por la secretaria de Educación, Edna Bonilla, en el marco de la aprobación del cupo de endeudamiento de 2022 para la Facultad de Ciencias de la Salud y la Facultad de Artes de la UD.

¿Cómo se aprobó el presupuesto de 2023 para la ciudad?

Ya son dos años consecutivos en los que en el Concejo de Bogotá se torpedea la discusión de presupuesto para la ciudad, un tema tan importante que es deber de las y los concejales discutirlo y aprobarlo para que resulte ser el más idóneo para la ciudad. Sin embargo, “extrañamente” se implementó un “plan tortuga” en la corporación para evitar que se surtiera el trámite de la manera correcta.

No hubo presentación por parte de la administración, las sesiones se levantaron apenas transcurridas unas horas y de forma “curiosa” e “inexplicable” horas antes de cumplir con los tiempos reglamentarios para cerrar el primer debate, aparece una recusación contra un concejal del partido Liberal, lo cual inevitablemente detuvo el proceso y hace que este tan importante proyecto de ciudad sea decretado tal cual como fue radicado y sin una sola modificación, por lo que por ejemplo, \$3 billones del presupuesto de Bogotá en 2023 se irán para el FET. Lejos de cumplir con metas sociales, pero sí se le garantizará las ganancias a los operadores privados del transporte público masivo de la ciudad.

En ese sentido, rechazamos tajantemente estas estrategias amañadas de la administración y de los concejales que intervinieron en el proceso para que el presupuesto saliera por decreto, pues le incumplen a la ciudad quien tiene diversas necesidades por cumplir, que en definitiva no se ven reflejadas en la propuesta del presupuesto presentado por la administración distrital.

17 de diciembre de 2022
En Cuarto de Hora

HEIDY SÁNCHEZ
CONCEJALA DE BOGOTÁ



HEIDY SÁNCHEZ

CONCEJALA DE BOGOTÁ



@heidy_up



Heidy.SanchezUP