



EL COSTO POLÍTICO DEL SITP

Por: Ricardo Montezuma
Msc y Ph. D. Director de la Fundación Ciudad Humana
y profesor de la Universidad Nacional

Para los transportadores bogotanos, durante casi ochenta años, el medio más efectivo para imponer sus demandas ha sido el paro, y hace poco todos lo padecemos. No obstante, los usuarios nunca han tenido instrumentos para expresar los descontentos y preocupaciones sobre un servicio público que durante años los ha movilizado en muy precarias condiciones.

Es necesario que los bogotanos seamos conscientes de lo que representa el SITP y de lo que se jugó en el último paro. En este se decidió incrementar la compensación que los transportadores recibirán por sus vehículos durante veinticinco años. Dicho rubro puede ser absolutamente cuestionado, tanto por su intencionalidad política como por su impacto social y técnico. Por lo tanto, el propósito de esta columna es concientizar sobre lo que este rubro representa realmente.

En primera instancia, haber incluido la compensación dentro de la tarifa del SITP es, ante todo, una estrategia política de la Alcaldía para desarmar a los transportadores y hacerlos participar dócilmente en el SITP. No obstante, el problema no es dicha estrategia, sino que, por donde se mire, la inclusión de dicho rubro en la tarifa es un desacierto monumental, dado que este sobre costo tiene las siguientes implicaciones: lo pagarán los bogotanos más modestos, incrementa el precio del pasaje, prolonga la concesión e, incluso, afecta la calidad y sobrevivencia del sistema.

En segunda instancia, y en términos socioeconómicos, si la Alcaldía quiere compensar a los transportadores por sus “leales y buenos” servicios, es su decisión. No obstante, es poco plausible, y más bien antisocial, hacerlo con el débil bolsillo de los usuarios del transporte público, quienes, en su inmensa mayoría, pertenecen a los más modestos estratos –uno, dos y tres–.

Se sabe muy bien que, a pesar de su reducida capacidad de pago, sus únicas alternativas de movilización ya no son el bus o la buseta, pues cada día muchos de ellos optan por modos individuales, como viejos autos de segunda y nuevas motos. Estas últimas son particularmente atractivas, dados los altos costos y la baja calidad del transporte público.

Algunas cuestiones técnicas permiten entender mejor la irracionalidad de este cobro adicional, pues, para incluirlo en la tarifa, se sacrificaron aspectos relacionados con la calidad del servicio, en términos de tipo de vehículo, combustible o comodidad. Así las cosas, la totalidad del recaudo no será para cubrir los costos de operación, sino que una parte irá a la compensación política, la cual fue incluso considerablemente incrementada el pasado 4 de marzo.

La Alcaldía debería hacer prueba de responsabilidad y creatividad financiando el costo político del SITP con otras fuentes. Además, para el futuro de la ciudad y su movilidad, sería indispensable que el sector productivo y los estratos más altos –cuatro, cinco y seis– participen más en el financiamiento de la movilidad colectiva, como se hace en la mayor parte de ciudades de países desarrollados e, incluso, como se hace en los servicios públicos en Colombia. Si bien es impopular para algunos, sería beneficioso para muchos y, sobre todo, socialmente muy responsable. De igual forma, sería un aporte significativo para reducir la gran inequidad existente en la movilidad urbana bogotana.

Finalmente, el SITP debería servir para recuperar la verdadera dimensión del transporte como un servicio público, y no únicamente como un negocio que beneficia a unos pocos con capacidad para bloquear la ciudad. Hagamos bien las cosas o no nos digamos mentiras, ni generemos falsas expectativas. Se está haciendo, con el SITP, un transporte público de mala calidad para los más pobres, para quienes, por ahora, su única opción es el bus o la buseta.



LA ESCUELA VIGILADA

Por: Carlos Córdoba Martínez
Coordinador Programa Bogotá Cómo Vamos

La educación en Bogotá durante la presente década ha mostrado avances importantes en ampliación de la cobertura neta. Esto en buena medida se ha logrado por los sostenidos esfuerzos de los últimos gobiernos, incluyendo el actual, en la construcción de infraestructura para habilitar cupos, el mejoramiento de las condiciones de la infraestructura existente, la ampliación de los apoyos nutricionales en los colegios y los subsidios condicionados a la asistencia.

La administración del alcalde Samuel Moreno incluyó la gratuidad hasta grado once, lo que pone a Bogotá a la cabeza del país en términos de acceso. Vale la pena destacar también los buenos resultados obtenidos por los colegios públicos distritales en las pruebas Icfes de 2009.

Sin embargo, la convivencia es un tema de creciente preocupación. El aumento en los casos de bullying (el mal llamado matoneo en los colegios) y los pocos resultados obtenidos en mejorar las condiciones de convivencia en el aula ponen en evidencia que este es uno de los principales problemas de la educación pública en Bogotá. La escuela está asediada, el consumo de alcohol y de alucinógenos, el uso de armas y el acoso no solo se presentan en la puerta de muchos colegios sino en varios de estos.

Este problema estructural de la escuela y, sobre todo, de la comunidad educativa se piensa solucionar buscando la moneda donde hay más luz: instalando cámaras en los colegios para “pillar” a los contraventores. Esta curiosa medida tiene por lo menos un problema de contenido y otro de utilidad práctica, sin hablar de la clara violación del derecho a la intimidad de los alumnos. ¿Dónde van a ubicar las cámaras? ¿En los pasillos, baños o aulas?

Antes de poner la escuela bajo vigilancia, es preciso recordar que Michael Foucault documentó ampliamente las instituciones de encierro, entre otras la escuela, y la vigilancia que se ejercía sobre ellas en los siglos XVIII y XIX, mostrando de paso las nefastas consecuencias de estas prácticas para la sociedad. Pensadores posteriores han demostrado cómo hemos pasado de esas instituciones disciplinarias a sociedades televigiladas, dando preponderancia a la peligrosidad de los individuos; es decir, estamos llegando a la conclusión de que las personas que asisten a la escuela son virtualmente peligrosas, por lo que necesitan ser vigiladas.

En realidad el problema está en las causas: los ‘jíbaros’ y el creciente microtráfico, la escasa cultura de convivencia, el atajismo, las pocas alternativas para el uso del tiempo libre y la fragilidad de la familia. De otro lado, no es muy clara la utilidad práctica de las cámaras. ¿Tendremos que pagar cuerpos de seguridad con pantallas y centros de control?, ¿estarán conectadas a la policía?, ¿si se comete una contravención, se presenta una riña o un delito, la prueba filmica ayudará para que las autoridades del plantel tomen decisiones o se constituirá como prueba procesal contra el “delincuente” o contraventor que se irá a los atestados centros de rehabilitación? Por donde quiera que se le mire, la costosa televigilancia de la escuela no parece ser la mejor solución a los problemas de convivencia en el aula.

Medidas más acordes con el sector, como avanzar en el modelo pedagógico, construir una cultura ciudadana y democrática de convivencia, alcanzar la jornada única, continuar mejorando en calidad, tener una verdadera política de juventud y centrar las acciones en las familias, deberían ser las privilegiadas para enfrentar los problemas de convivencia. Puede que tarden más tiempo y sean menos espectaculares en su aplicación pero, de seguro, serán más útiles que poner a los estudiantes bajo sospecha.



BOGOTÁ NO CUENTA CON MODELO DE SOSTENIBILIDAD URBANA

**Por: Pedro Nel Borja B.
Jefe de Prensa Bogotá Cómo Vamos**

A pesar de los avances de la Secretaría de Ambiente en imponer sanciones y medidas policivas a quienes contaminen la ciudad, éstas son restrictivas, de control e insuficientes para promover un modelo de sostenibilidad urbana en Bogotá. Esta fue una de las conclusiones de una mesa de trabajo realizada por el Programa Bogotá Cómo Vamos (BCV), donde la Administración Distrital y académicos analizaron el tema.

Los expertos consideran que la ciudad necesita un sistema de recolección y tratamiento de basuras diferente al que se tiene. Así mismo, pidieron que se agilicen los procesos para consolidar una eficiente planta de tratamiento de residuos sólidos.

“Los bogotanos también deben ayudar desde sus casas reciclando y separando las basuras, de lo contrario, la contaminación del agua no mejorará”, señaló Sonia Duarte, directora de Saneamiento Ambiental del Acueducto de Bogotá.

Para Carlos Córdoba, coordinador de BCV, es preocupante que todas las entidades encargadas del medio ambiente en Bogotá no trabajen coordinadamente en el manejo de basuras ni en los problemas de contaminación sonora, visual y auditiva de la ciudad. En su opinión, *“actualmente no hay articulación institucional. La Secretaría de Ambiente, la CAR, la UAESP y el Jardín Botánico trabajan cada una por su lado”*.

AVANCES EN MATERIA AMBIENTAL

De acuerdo con el Secretario de Ambiente, Juan Antonio Nieto, durante el último año se han realizado controles de ruido en las localidades de Fontibón, Kennedy, Engativá, Chapinero, Barrios Unidos y Usaquén. También fueron controladas 9.900 toneladas de residuos peligrosos y se recuperaron 7.27 km. de río con calidad aceptable.

De acuerdo con el coordinador de Bogotá Cómo Vamos, es importante medir la calidad hídrica de las aguas de los ríos Salitre, Fucha, Tunjuelo y Torca para mejorar sus condiciones. Así mismo, considera que se debe avanzar en la arborización y producción de zonas verdes -específicamente en las localidades de Mártires, Bosa, Candelaria, Ciudad Bolívar, Antonio Nariño y Fontibón- con el fin de iniciar procesos de sostenibilidad urbana en la ciudad.

Por último, Córdoba propone que se establezca una norma que obligue a todos los vehículos que utilizan diesel a instalar filtros de partículas. *“El costo de la medida es marginal frente al beneficio de instalaciones de tecnología de emisión”,* afirmó.