

EPS 'ABORTAN' LA LEY

**Por: María Eugenia León
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos**

Una noche de rumba cambió por completo la vida de Carolina. Después de bailar al ritmo de Don Omar y Rikarena, su novio la invitó a pasar la noche en su casa, tras ver el estado de alicoramiento en que se encontraba. La joven de 18 años aceptó ya que *“estaba de madrugada y no quería que mis padres vieran lo borracha que estaba”*.

Por confiar ciegamente en su novio de más de tres años, Carolina no dudó en dormir con él. *“Nos queríamos mucho y nunca se me pasó por la mente que ese día fuera a pasar algo, ya que me sentía muy mal”*. Pero no fue así. Aunque su mente le impide recordar lo ocurrido, no pasa lo mismo con el momento en que se enteró que estaba embarazada.

“Lo primero que hice fue ponerme a llorar, porque tener un hijo es una responsabilidad que no estaba dispuesta a asumir, y pensar en la reacción de mis padres; pero preferí decírselo primero a Juan (su novio)”. Sin embargo, y después de una gran pelea, entre ambos tomaron la decisión de abortar. *“Juan pagó en una institución los 250 mil pesos que costaba el procedimiento y hasta ese día supe algo de él; se desapareció de mi vida por completo”*.

En la institución le brindaron charlas informativas sobre el proceso y dos días después estaba sola en el quirófano dispuesta a interrumpir su embarazo de 4 semanas. *“No sé si fue mi impresión, pero el médico estaba como borracho y aún así me operó. Lo peor de todo, fue que el efecto de la anestesia se me pasó muy rápido y alcancé a ver a mi hijito muerto, un fetito indefenso pero muy tierno, dentro de un frasco transparente”*.

Desde aquel día Carolina tiene esa imagen en su cabeza, que como tinta indeleble, le recuerda que alguna vez tuvo la oportunidad de engendrar un bebé. *“En muchas ocasiones me siento mal y me pongo a pensar en cómo hubiera sido mi vida al lado de un bebé. Me pongo a llorar cuando veo biberones, pañales o baberos. Pero aunque suene incorrecto, estoy feliz de no tener ataduras y seguir siendo una mujer libre”*.

Y así lo estará para toda la vida, ya que el aborto se lo practicaron de manera incorrecta, y por consiguiente, nunca podrá ser madre. *“Es como un castigo de Dios, pero también culpo a la institución por la poca responsabilidad con el manejo del tema, y supuestamente son ‘especialistas’*. *Creo que si hubiera abortado en una clínica reconocida mi situación sería otra y aún guardaría la ilusión de tener unos hijos que velaran por mí cuando sea una viejita”*.

EL ABORTO ES LEGAL

La actuación de Carolina pudo haberle costado su ingreso a la cárcel tres años atrás, pero hoy la panorámica es diferente. El 5 de septiembre de 2006, la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-355 despenalizó el aborto en tres casos excepcionales: embarazo a causa de una violación, malformación del feto que haga inviable su vida o cuando esté en riesgo la salud de la madre gestante.

La norma es muy clara en establecer que *“no pueden existir barreras que impidan realizar el aborto ni cargas desproporcionadas sobre los derechos de las mujeres”*. Lo anterior indica que las entidades de salud se encuentran en la obligación de practicar la interrupción del embarazo, en los casos amparados por la Ley, sin poner ningún tipo de obstáculo.

Sin embargo, algunas EPS del distrito han hecho caso omiso a este deber. Por tanto, y con el ánimo de defender los derechos de las mujeres, el pasado 15 de septiembre las concejales de la bancada del Partido Liberal: Ángela

Benedetti, Liliana de Diago y Gilma Jiménez, citaron al Secretario Distrital de Salud para realizar un debate en la materia.

Por su parte, la H.C Benedetti denunció que efectivamente las EPS del distrito no están realizando abortos legales. Con la intención de mostrar la gravedad de la situación, y basada en cifras de la “Mesa por la Vida y la Salud de las Mujeres”, un colectivo de instituciones que propenden por los derechos sexuales y reproductivos de este género, aseguró que *“de 55 casos de aborto que son tramitados por la Mesa, 33 fueron atendidos y 22 quedaron en el limbo”*, lo cual puso en juego la salud mental y física de las gestantes. Por tanto, solicitó a la Administración a impartir a estas instituciones las sanciones establecidas por la Ley.

Para continuar con la exposición de cifras frente a esta problemática, la concejal Liliana de Diago aseguró, que de acuerdo con la Secretaría Distrital de Salud, de marzo de 2006 a junio de 2008, se han practicado 177 abortos. De este total, un 58% de las mujeres que han invocado la causal de grave malformación del feto, un 22% lo hizo por acceso carnal violento y un 19% adujo que continuar con el embarazo ponía en riesgo su vida. Así mismo, la cabildante expresó su preocupación ya que las mujeres están abortando en lugares clandestinos, no aptos para esta práctica y poniendo en riesgo su salud, ante la negativa de las EPS de realizar el procedimiento. En este sentido, pidió al distrito que cumpla con lo establecido en la Sentencia proferida por la Corte Constitucional.

ESTRATEGIAS DEL DISTRITO

Frente a las inquietudes planteadas por las concejalas, el Secretario de Salud, Héctor Zambrano, ratificó su apoyo a las mujeres, se comprometió a velar porque los derechos sexuales y reproductivos se cumplan, y aseguró que para dar cumplimiento a la Ley en la materia se están realizando algunas estrategias, como por ejemplo: la aplicación de un Sistema de Información y Vigilancia con relación a la Interrupción Voluntaria del Embarazo (IVE), asesoría técnica a las EPS para aplicación de la Sentencia y el desarrollo de diligencias administrativas frente a los presuntos incumplimientos a las disposiciones legales que garantizan la IVE.

No obstante, el funcionario aseguró que para que la Ley sea cumplida plenamente se debe informar a la comunidad sobre el fallo de la Corte, llenar el vacío normativo sobre la edad gestacional límite para practicar la IVE en casos de violación y propender por el uso adecuado del derecho de objeción de conciencia; figura entendida como el rechazo al cumplimiento de determinadas disposiciones jurídicas porque la persona las considera contrarias a sus creencias éticas o religiosas.

Los concejales Humberto Quijano y María Angélica Tovar se pronunciaron a favor de los médicos cuando hacen empleo de este derecho y aseguraron que no se les puede obligar a realizar los abortos en la medida que está primero el respeto por sus creencias y libertades. Frente a estas declaraciones, las cabildantes citantes al debate argumentaron que si bien los médicos pueden apelar a esta figura, las entidades de salud del distrito están en la obligación de conseguir el personal idóneo para practicar el procedimiento.

De esta manera, mientras se posicionó el tema dentro del Concejo de Bogotá, las concejalas del Partido Liberal exigieron que se cumpla la Sentencia C-355 que se encuentra reglamentada hace más de dos años, ya que es *“irresponsable e inaceptable que algunas EPS no estén practicando los abortos”*. Esto demuestra que los cabildantes de la ciudad se han preocupado porque sean respetados los derechos de las mujeres y se lleven a cabo las acciones necesarias para evitar las muertes, o las consecuencias físicas y mentales negativas, por abortos mal practicados.

PELIGROS PARA LA SALUD

De acuerdo con el médico Miguel Ronderos, invitado al debate por el Cabildo Distrital, las consecuencias de un aborto mal practicado pueden ser las siguientes:

- * Útero perforado
- * Peritonitis
- * Hemorragias fuertes
- * Muerte
- * Esterilidad
- * Daños psicológicos
- * Infecciones

BOGOTÁ PODRÍA TENER TRANSPORTE PÚBLICO NOCTURNO

Por: Márcial Ortega Ávila
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

Para Andrés Clavijo es fácil recordar los momentos en que compartía sus estudios universitarios de economía con el trabajo nocturno en un famoso bar del Parque de la 93. Llegaba al lugar cerca de las cuatro de la tarde, alistaba las sillas, las mesas y el licor para atender a sus clientes hasta las tres de la mañana cuando cerraba el establecimiento. Después de pasar un rato agradable y de brindar su mejor atención, Andrés barría, lavaba las copas y salía media hora después con destino a su casa en la localidad de Fontibón.

En este momento comenzaba la travesía de su movilización por la ciudad, lo cual considera *“más pesado que sacar los borrachos del bar”*, puesto que tenía que caminar varias cuadras hasta el paradero mas cercano, ahí cogía una buseta que lo acercaba a la Universidad Nacional y en este punto finalmente tomaba un taxi que lo dejaba en la puerta de su hogar. El sonido de los pájaros y los primeros rayos de sol, le recordaban que invirtió en transportes 10 mil de los 30 mil pesos que se ganaba por noche.

“No hay muchas rutas de buses que pasen a esa hora de la mañana. Es muy peligroso andar solo por la capital ya que el hecho de que tenga la plata para el transporte no garantiza que éste sea seguro; es decir, las personas están sometidas a la suerte de encontrar un bus o un buen taxista”, asegura Andrés. Opinión similar tiene Mónica Rubio, quien prefiere usar el servicio de taxi ya que *“es imposible coger bus a altas horas de la noche; además es súper inseguro, sobretudo para una mujer que ande sola a esas horas de la noche”*.

Estos ejemplos evidencian la dificultad que tienen miles de bogotanos para encontrar un medio de transporte después de las 12 de la noche y la preocupación que tienen por la seguridad del mismo. El problema es aún mayor en algunos sectores de la ciudad como la carrera 11 entre calles 82 y 84, donde se sitúan muchos bares y discotecas; las Avenidas 1 de Mayo, Américas y Boyacá, sobre todo en la zona de Sevillana; la Autopista Norte y Sur, la Carrera Séptima, la Candelaria y por las zonas aledañas al Aeropuerto El Dorado.

Este déficit se debe, según el concejal Carlos Vicente de Roux, a que con la implementación de Transmilenio, muchas rutas de buses que pasaban por las grandes avenidas y calles fueron excluidas, disminuyendo así las posibilidades de oferta. Así lo confirma Oscar Granados, asistente de rodamiento de Transporte Fontibón S.A. quien asegura que la empresa operaba sobre la Avenida 1 de Mayo, la troncal NQS y la Avenida Suba, pero que se eliminaron esos corredores con la puesta en marcha de Transmilenio. En la actualidad, sólo funciona los fines de semana, con una frecuencia de 12 minutos, por la zona de bares y discotecas denominada *“cuadra picha”*.

PROPUESTA INNOVADORA

Es tal la preocupación del Cabildo Distrital en la materia que la bancada del Partido Mira presentó, el pasado 3 de septiembre, el Proyecto de Acuerdo No. 324 que busca garantizar el transporte público nocturno en Bogotá, lo que conllevaría a disminuir el número de taxis y buses ilegales, y así brindar una mayor protección a los ciudadanos. Esta iniciativa, que ya pasó en primer debate dentro del Recinto, *“mejorará la calidad de vida de los capitalinos”*, según la concejal Liliana de Diago, ponente del proyecto.

Los beneficiarios de la norma serán los grupos poblacionales que utilizan los buses públicos en las horas de la noche no sólo para su entretenimiento sino para trasladarse hacia sus viviendas luego de culminar sus actividades de trabajo. Para el autor de la iniciativa, el H.C. Carlos Baena, el problema fundamental lo tienen las personas del sur que laboran en el norte de la ciudad, o viceversa, dado que las rutas existentes *“están autorizadas con un recorrido limitado que perjudica al usuario y al transportador, pues el primero debe pagar 2 o 3 pasajes, y el segundo, se arriesga a la ilegalidad en la prestación del servicio”*.

El cabildante agregó que la Administración Distrital está en mora de establecer los costos que conllevaría implementar el servicio y de realizar los estudios de oferta y demanda; sin embargo, *“es imprescindible que se solucionen los problemas de movilidad que tiene Bogotá”*.

Al respecto, la Secretaría de Movilidad no ha dado del todo su apoyo a la propuesta ya que considera que le hace falta el componente de rentabilidad, en la medida en que la demanda de pasajeros es mucho menor en las horas de la madrugada que durante el día. Por tanto, propuso suplir este déficit con la apertura de rutas en los momentos de gran afluencia de pasajeros. Aunque no se descarta la solicitud del H.C Roux de incluir dentro del proyecto la ampliación del servicio del Transmilenio.

LO QUE FALTA POR HACER

Para Granados, de Transporte Fontibón S.A, el proyecto *“es muy bueno y beneficia a Bogotá”*; sin embargo, considera imprescindible que *“se pase del dicho al hecho”*. En este sentido, pide a la Administración Distrital a que ofrezca las garantías de seguridad necesarias para que los buses puedan hacer sus recorridos, como la presencia policial en los paraderos y calles, y a que establezca un horario nocturno que permita compensar la poca demanda de la noche con el cubrimiento de rutas a horas pico.

Por ahora, y mientras la iniciativa llega a segundo debate dentro del Cabildo Distrital, falta establecer asuntos estructurales de la problemática, es el caso de la seguridad tanto de pasajeros, automotores, como del espacio público. También es necesario señalar con mayor precisión la forma de interconexión de los buses para que verdaderamente haya una cobertura completa por toda Bogotá. Por último, hay que definir las estrategias que se utilizarán para ofrecer rentabilidad a los prestadores del servicio, aunque este tipo de acciones le corresponden a la Secretaría de Movilidad.

INCIERTO EL FUTURO DE LA SÉPTIMA

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

A pesar que la carrera séptima es una de las vías más importante de Bogotá, polo de desarrollo, comercio y expansión, sólo hasta marzo del próximo año se conocerá qué tipo de transporte es el que más le conviene, Metro o Transmilenio, y las intervenciones que se realizarán. Así lo confirmó el Secretario de Movilidad, Luis Bernardo Villegas, en una audiencia pública que convocó el Cabildo Distrital en la Universidad Santo Tomás para debatir el tema.

Es importante resaltar que como pocas veces en la historia reciente de la ciudad, el Concejo en pleno se trasladó a un recinto diferente para debatir los asuntos públicos. Por esta razón, y como en cualquier sesión, se verificó el quórum y se aprobó el orden del día. Durante el desarrollo del evento hubo argumentos encontrados por parte de los ciudadanos asistentes sobre el futuro de la carrera séptima y los cabildantes hicieron sus intervenciones.

En medio del debate Mauricio Rico, director de proyectos de Corposéptima, mostró un panorama desalentador sobre la situación de la vía. Aseguró que la carrera séptima no existe en la normatividad como corredor urbano de la ciudad, y que la ausencia de la norma ha generado la mezcla de los usos del suelo (residencial, educativo, comercial, empresarial, etc.), la desaparición del espacio público y el tránsito diario de aproximadamente 18 mil buses colectivos, entre otros problemas. Y aunque no se opone al Metro para Bogotá, considera que *“Transmilenio es una solución efectiva para el sector”*.

Camilo Santamaría, quien colaboró en los estudios de factibilidad de este sistema de transporte, se unió a la propuesta ya que *“Transmilenio por la séptima sí cabe, valorizaría la zona y generaría espacio público. Además, dentro de los diseños están incluidas soluciones a los problemas de movilidad en las intersecciones de la 94 y la 85”*.

No obstante, para otros expertos y estudiantes asistentes a la audiencia pública, Transmilenio es un *“adefesio arquitectónico y ambiental”* que crearía un impacto negativo en la vía, puesto que no cuenta con el espacio suficiente para su construcción. El punto en común para las personas descontentas está en que la Administración *“ha improvisado sobre el tema y le ha faltado gobernabilidad”*.

CABILDANTES DIVERGENTES

Las opiniones de los concejales de Bogotá también están divididas. Por su parte, el H.C Antonio Sanguino aunque considera que Transmilenio es una buena alternativa para los problemas de la carrera séptima, asegura que al Distrito *“no se le debe olvidar la modificación del POT, la resolución de los problemas ambientales, ni el debate sobre la movilidad de la ciudad”*. No obstante, es enfático en explicar que ésto no puede sustituir la construcción de la primera línea del Metro, la cual deberá hacerse de acuerdo con las recomendaciones de los estudios de viabilidad que debe contratar la Administración.

Para la H.C Ángela Benedetti la idea no es descabellada; sin embargo, pide que se tenga en cuenta *“el costo económico, social, cultural, urbanístico y político de esta decisión”*; puesto que en términos de oferta y demanda las proyecciones iniciales revelan que Transmilenio atendería el 80% de los viajes que se realizan a través del sistema público colectivo de transporte.

Así mismo, y teniendo en cuenta que la primera etapa del Metro podría tardar más de seis años y la problemática de la zona no da espera, el concejal Fernando López afirmó que Transmilenio es la salvación técnica al caos que se vive a diario por la carrera séptima. Agregó que por esta vía se mueven cerca de 22 mil pasajeros por hora, pero que si no se implementa rápidamente el sistema, *“podría hacer que colapse el Transmilenio por la Avenida Caracas al llegar a 67 mil pasajeros por hora”*.

SOLUCIÓN PROVISIONAL

Al finalizar el evento, el Secretario de Movilidad anunció que para contrarrestar los problemas actuales de movilidad en esta zona, se va a optimizar la operación de las rutas del transporte público y a expandir el contraflujo de la carrera séptima, entre las calles 31 y 116 (que actualmente va hasta la calle 92), y posteriormente hasta la calle 127. *“La prueba piloto se realizará la segunda semana del mes de octubre, donde se revisarán los temas de señalización, semaforización e información a los peatones”*, aseguró el Secretario Villegas.

Agregó que actualmente se estudia la posibilidad de implementar el contraflujo en las horas de la mañana, en sentido norte-sur, con el fin de facilitar el desplazamiento de los estudiantes universitarios. Al respecto, el concejal Carlos Galán señaló que la Administración está *“improvisando”* y le pidió al Alcalde Moreno que busque alternativas a largo plazo en materia de movilidad.

Sin embargo, para el H.C Javier Lastra quien propuso la medida el pasado 5 de marzo, la ampliación del contraflujo evitaría *“el colapso que se va a presentar durante este cuatrienio debido a las obras en la malla vial con recursos de la valorización, a la falta de decisión sobre el sistema definitivo a adoptar en la carrera séptima y al retraso en la implementación del Sistema Integrado de Transporte”*.

MOLESTIA CIUDADANA

El gran inconformismo de los asistentes al evento, fue la ausencia del Alcalde Mayor. Sus electores estaban molestos debido a que hace exactamente un año, cuando era candidato, Moreno asistía a todos los eventos ciudadanos en Bogotá *“y ahora no manda ni siquiera una carta ofreciendo disculpas por su inasistencia”*, aseguró Douglas Mora.

Para este bogotano, cuyas canas dejan ver su experiencia, en nueve meses un hombre es capaz de llegar a concluir ideas o proyectos de gran perfección, tanto así que este lapso *“es suficiente para gestar la maravilla que es el ser humano”*. No obstante, considera que Moreno, después de casi un año de gestión, no ha tenido resultados importantes en ningún aspecto vital para los ciudadanos. *“Al Alcalde no se le ha visto el parto; lo peor es que existe la sospecha que no está embarazado”*, comenta.

Ojala que si lo esté, ya que para tener una efectiva movilidad en Bogotá es necesario sumar e integrar todos los modelos de transporte de la ciudad (Metro, Transmilenio, taxis, buses, bicicletas), ya que de lo contrario seríamos los ciudadanos los directamente afectados. Mientras tanto, queda esperar a que las estrategias que se tomen para mejorar la carrera séptima sean las mejores, ya que de lo contrario, los efectos negativos se verían en el corto plazo.

SOBRE LA CARRERA SÉPTIMA

Sobre esa vía, poco conocida por su nombre, Av. Alberto Lleras Camargo, está gran parte del patrimonio de Bogotá: El Museo Nacional, El Seminario Mayor, El Museo del Chico. Atraviesa la ciudad de sur a norte, y viceversa, y por tanto pasa por el Centro Internacional, la Universidad Javeriana y el Parque Nacional, entre otros.

Esta avenida es también la ruta de entrada y salida a muchos barrios de la ciudad: Rosales, El Nogal o Santa Ana. Según la Secretaría Distrital de Movilidad, por este corredor vial se movilizan cerca de 22 mil pasajeros en hora pico.

TRANSMILENIO MÁS SEGURO PARA LOS USUARIOS

Por: Cristian Moreno Ramírez
Grupo de Apoyo Concejo Cómo Vamos

El Concejo de Bogotá aprobó en plenaria, el pasado 8 de septiembre, el Proyecto de Acuerdo No. 418 que busca establecer la ubicación de equipos paramédicos, así como el mantenimiento de botiquines de primeros auxilios, dentro de las estaciones y portales de Transmilenio; permitiendo así, brindar auxilio inmediato a las personas que lo requieran en una emergencia.

La norma se empezó a gestar desde el 29 de diciembre del año pasado cuando los medios de comunicación informaron sobre la muerte de un obrero que fue herido con arma blanca dentro del portal norte y no había personal médico de urgencias para atenderlo. Este hecho se sumó a los otros 33 casos de personas que fallecieron dentro del sistema durante el periodo 2001 – 2006, según cifras de la Cámara de Comercio de Bogotá.

Fue tal la preocupación del concejal Jorge Durán, autor de la iniciativa, por la poca capacidad de reacción que tiene Transmilenio en la materia, y teniendo en cuenta que transporta a más de 1'300.000 de personas por día, que decidió presentar el proyecto, al cual sólo le falta la firma del Alcalde para que entre en vigencia. Su importancia radica en *“garantizar la oportuna atención de la ciudadanía en casos de agresiones físicas, accidentes, lesiones o cualquier tipo de emergencias que se presenten en el sistema, más aún cuando en algunas circunstancias los minutos iniciales son prioritarios para salvar la vida de las personas”*, asegura el cabildante.

En lo que va corrido del año, se han presentado 830 casos en los que se han requerido ambulancias al interior de Transmilenio, es decir, 119 casos al mes. Diariamente, en las 114 estaciones y siete portales, se registra un promedio de cuatro emergencias, entre las cuales a algunas personas se les diagnostica erosiones en los tejidos blandos; a otras, fracturas en muñecas, piernas y pies; y en algunos casos de mayor severidad, trauma craneoencefálico, de pelvis o abdomen. La mayoría de estos incidentes ocurren por la frenada brusca de los buses articulados, el rápido cierre de las puertas, tropiezos en los momentos de abordaje y caídas por el mal estado de las láminas y/o baldosas de las estaciones, entre otros.

A PARTIR DEL 2009

Desde el primero de enero del próximo año entrará en vigencia la iniciativa. Para alcanzar este fin, Transmilenio deberá realizar una serie de obras para la adecuación de botiquines, equipos paramédicos y consultorios para atender las emergencias. Y aunque todavía no hay una fecha establecida, se espera que antes del primer semestre de 2009 ya estén listos todos los ajustes para que las autoridades de salud puedan actuar con prontitud en casos como infartos, paros cardíacos o caídas de ciudadanos, entre otras situaciones.

Así mismo, la Secretaría de Salud se comprometió a poner en operación cinco nuevas motoambulancias, conectadas al Centro Regulador de Urgencias (CRU), que atenderán los accidentes que se produzcan en las grandes troncales o en los portales del Sur, Usme, Tunal, Autopista Norte, Calle 80, Suba y Américas. Actualmente el CRU no alcanza a cubrir la demanda de emergencias de la ciudad, que son alrededor de 100 mil por día, ya que cuenta con tan sólo 380 ambulancias.

El concejal Roberto Sáenz aseguró que el Distrito deberá adicionar partidas presupuestales para poder contar con este servicio, que ayudará a mejorar la seguridad del sistema que diariamente es utilizado por muchos turistas y por personas de las diferentes regiones de Colombia, *“mejorando así la imagen positiva de Bogotá”*.

De manera complementaria, los miembros de la Policía que atienden en Transmilenio recibirán cursos de primeros auxilios, aseguró el Secretario Distrital de Salud, Héctor Zambrano. Sin embargo, la idea es que los equipos de paramédicos estén integrados por un enfermero jefe y un auxiliar, que deberán permanecer en el sitio durante las horas en que el servicio está en funcionamiento.

REACCIONES POSITIVAS

Julio Benítez, un abuelo de 80 años y fiel usuario de Transmilenio, está feliz con la medida ya que *“si me pasa algo, por los contratiempos normales de mi edad, podré ser atendido inmediatamente por personal calificado que podría salvar mi vida”*. Asegura que con el proyecto los ciudadanos se sentirán seguros a la hora de tomar un bus en las troncales y se evitará que mueran personas por la falta de equipos de primeros auxilios, aún más *“cuando es evidente el recrudecimiento de los atentados de las FARC en distintos puntos de Bogotá, y Transmilenio puede ser uno de éstos ya que es un emblema, convirtiéndose así en un blanco fácil para la delincuencia”*.

Por su parte, Karen Bonilla, una jovencita de 15 años, espera que con la implementación de la norma no vuelva a sentir la confusión y el miedo que tuvo hace unos meses cuando vio chocar dos buses articulados provenientes del portal del Tunal y no había un médico presente en el lugar. *“Aunque afortunadamente no hubo heridos, no hay nada como la satisfacción y la confianza de tener el respaldo de personas capacitadas para atender este tipo de emergencias”*.

Muchos casos similares podrán ser evitados cuando entre en funcionamiento el proyecto, el cual reducirá el tiempo para la atención de alguna emergencia ocurrida dentro de Transmilenio, así como la incertidumbre que éstas producen. Igualmente, con la medida se fortalecerán los derechos a la salud y a la seguridad establecidos en la Constitución de Colombia, convirtiendo a la ciudad en ejemplo para América Latina en materia de transporte y en el cumplimiento de las normas viales internacionales.

SABÍA QUE...

* El Portal del Norte es el lugar en donde se presenta mayor número de solicitudes de ambulancias, seguidos por el Tunal y Suba.

* Las estaciones de las calles 13, 45, 72, 76 y Banderas son las que registran mayor número de accidentes ocasionados por el tráfico de pasajeros.

BOGOTÁ SIN EDUCACIÓN PREESCOLAR INTEGRAL

**Por: Freddy Mauricio Vargas
Grupo de Apoyo de Concejo Cómo Vamos**

El Concejo de Bogotá ha demostrado un fuerte compromiso por mejorar la calidad de vida de los niños de la ciudad; tanto así, que ya se han aprobado proyectos para alejar a esta población de los peligros que se viven en la ciudad, como es el caso de las restricciones al consumo de alcohol cerca a los establecimientos educativos y la prohibición a la venta de bebidas energizantes para los menores de edad. Así mismo, algunas cabildantes están realizando movilizaciones para que se cambie el artículo 34 de la Constitución Nacional y poder castigar con cadena perpetua a los sujetos que atenten contra la integridad de los niños.

Para continuar con estas acciones en pro del 'futuro de Colombia', el H.C Celio Nieves presentó ante el Cabildo Distrital el Proyecto de Acuerdo No. 335, por medio del cual se busca incluir en programas de educación integral a miles de niños y niñas entre 3 y 5 años residentes en Bogotá. La idea surgió ante la preocupación del concejal porque de los 557. 978 menores que hay en el distrito en este grupo de edad, 352.667 no asisten a los jardines infantiles, ya sea porque están muy alejados de sus hogares, son muy costosos, no hay cupo, o los padres prefieren que sean cuidados por algún familiar.

Esta situación es un poco más desalentadora de acuerdo con la Secretaría de Integración Social quien asegura que en Bogotá hay 709 mil niños menores de 5 años, de los cuales, sólo 200 mil reciben educación formal por parte de este ente, del ICBF o de la Secretaría de Educación, y cerca de 100 mil, por parte de las instituciones privadas.

En este sentido, la iniciativa busca que el Gobierno Distrital se comprometa a destinar recursos específicos para alcanzar el cubrimiento total en educación de esta población y se adecuen las instituciones para que presenten el servicio de la mejor manera. Al respecto el Secretario de Educación, Abel Rodríguez, brindó su apoyo y aseguró que junto con la Secretaria de Integración Social visitará los jardines infantiles y los hogares comunitarios del ICBF para acreditarlos como instituciones de educación formal preescolar, ya que *"la atención de los niños debe ser integral, es decir, involucrar medidas de salud, alimentación y nutrición, entre otras"*.

OPINIONES DIVIDIDAS

Para la H.C Nelly Patricia Mosquera el proyecto afectaría a las madres comunitarias del ICBF quienes se encargan del cuidado de gran parte de los niños del distrito, en la medida en que esta población quedaría bajo la protección específica de la Secretaría de Educación. Aunque aseguró que defendería los intereses de estas mujeres, no se interpondrá a la norma siempre y cuando sea más incluyente. *"Lo ideal es que se fortalezcan los 2 programas: el del ICBF y el que propone el concejal Celio Nieves; eso sería elegante para la ciudad. Lo que no voy a permitir es que se viole la Ley de Infancia o el mismo Plan de Desarrollo"*, concluyó.

Este tema, que quería consolidar la postura del Concejo de Bogotá como garante del bienestar de los niños, terminó por dividir las opiniones de los cabildantes: algunos apoyaban la norma por los beneficios que tendría la infancia de la ciudad, mientras que otros pensaban que era excluyente con las madres comunitarias, y por tanto, pidieron la modificación del articulado. Por su parte, el H.C Carlos Baena, del Movimiento Mira, afirmó que apoya la educación inicial, pero no está de acuerdo con que se hagan políticas públicas que excluyan a la gente que ha estado toda la vida en la actividad.



No obstante, para el concejal Germán García Zacipa en ningún momento *“se busca acabar con la función que desempeñan estas mujeres quienes actualmente tienen a su cargo a 127 mil niños(as). El deseo es cumplir con las metas del Plan de Desarrollo con relación a la atención infantil, y esto conlleva a trabajar por un mejor futuro, en todos sus lineamientos”*. A este llamado se sumaron otros cabildantes, quienes aseguraron que la única forma de alcanzar un cubrimiento del 100% en la educación de los niños de 3 a 5 años es por medio del trabajo conjunto entre la Secretaría de Educación, la Secretaria de Integración Social y el ICBF.

PROPÓSITO HUNDIDO

Consciente de la preocupación por la situación laboral de las madres comunitarias, el concejal Nieves aseguró que el proyecto *“lo único que busca es beneficiar las políticas educativas públicas de la ciudad”*. En este sentido, realizó un llamado a los demás cabildantes para que apoyen la iniciativa, sin consideraciones políticas, en la medida que tiene por única intención mejorar la calidad de vida de los niños.

Sin embargo, la votación dentro del Cabildo Distrital impidió que el proyecto pase a plenaria, aplazando así, y por tiempo indefinido, un tema de vital importancia para la ciudad. Ahora, es necesario esperar que la Administración cumpla el Plan de Desarrollo y tome las medidas pertinentes para que los niños de la ciudad tengan una educación preescolar gratuita, eficiente e integral.