

## NO HUBO UNIDAD, PAZ, NI DESARROLLO EN EL 2023

**¿LE DAMOS VISTO BUENO A LAS  
GESTIONES MUNICIPALES DE  
LIMA METROPOLITANA Y CALLAO?**

**LA EXPERIENCIA DE BOGOTÁ EN  
EL CONTROL A LA EVASIÓN DEL  
PAGO DEL PASAJE**

**PROTEGIENDO LA INFANCIA  
ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS**

**INFRAESTRUCTURA  
PARA LA  
PRODUCTIVIDAD**

**GRUPO EN VÍA:  
SÉ PARTE DE  
NUESTRA  
EDICIÓN N° 100**



# ENVIA

ASESORIA

grupoenvia.com



# ENVIA

GRUPO  
REVISTA  
ASESORIA  
CONVENIOS

Tel.: +51 457 4480

Cel.: 999 620 961



# Contamos con más de 20 Años de experiencia en *Movilidad Sostenible*

## NOS ESPECIALIZAMOS EN:

- PROYECTOS INTEGRALES DE SEGURIDAD VIAL.
- AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL, ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRÁFICO.

- DISEÑO DE PLANES VIALES.
- ESTUDIOS DE IMPACTO VIAL Y AMBIENTAL.
- DISEÑO DE PLANES Y GESTIÓN PARA INTERVENCIÓN DE VÍAS.
- PLAN DE DESVÍOS EN TODO TIPO DE VÍAS Y ÁREAS GEOGRÁFICAS.
- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE INGENIERÍA Y PRE INVERSIÓN.

- ESTUDIOS Y PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA.
- DISEÑAMOS Y PROPONEMOS POLÍTICAS DE TRANSPORTE URBANO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.
- PLANIFICACIÓN PARA EL ORDENAMIENTO Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN LAS CIUDADES.

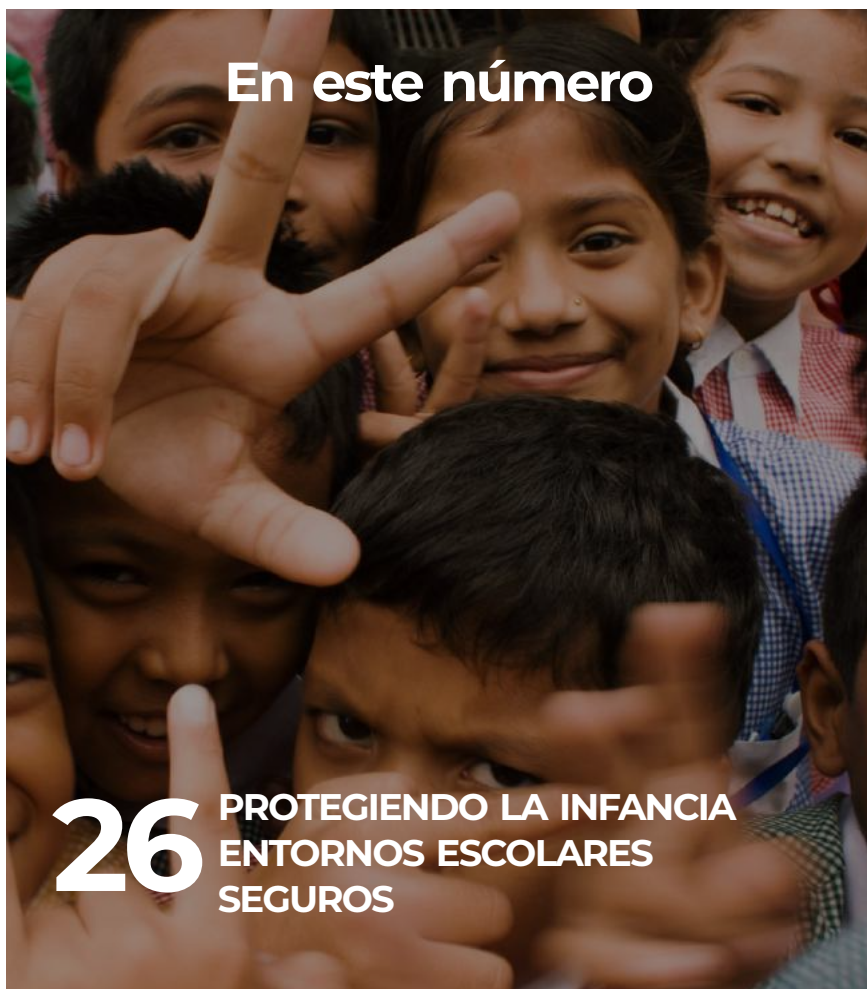
- ELABORACIÓN DE SISTEMAS Y/O MODELOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERURBANO DE PASAJEROS.
- DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE PLANES REGULADORES DE TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODALIDADES.
- ELABORACIÓN DE NORMAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE CARRETERAS Y VÍAS URBANAS

## OTROS SERVICIOS

- Diseño y proyectos integrales de señalización.
- Estudios, diseños y proyectos de semaforización.
- Estudios, diseños e implementación de mobiliario urbano.
- Supervisión y/o gerencia de proyectos diversos.
- Proyectos de seguridad integral para ejecución de obras civiles.

[informes@grupoenvia.com](mailto:informes@grupoenvia.com)





En este número

**26** PROTEGIENDO LA INFANCIA  
ENTORNOS ESCOLARES  
SEGUROS

**5**  
**NO HUBO  
UNIDAD, PAZ,  
NI DESARROLLO  
EN EL 2023**

**8**  
**¿LE DAMOS VISTO  
BUENO A LAS GESTIONES  
MUNICIPALES DE LIMA  
METROPOLITANA Y CALLAO?**

**11**  
**LA LUCHA QUE ES SOLO  
POR EL PODER VULNERA  
LA DEMOCRACIA; Y EL  
ENFRENTAMIENTO DE  
PODERES, VULNERA LA  
INSTITUCIONALIDAD**

**y más!!!**

REVISTA **ENVIA**  
grupoenvia.com

**AÑO 14 / EDICIÓN 99 / DICIEMBRE 2023**  
**ACTUALIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL**

**OFICINA:**

Urb. Los Girasoles  
de la Molina, Lima 12 - Perú

**DIRECTOR:**

Luis Alberto Martell Agustí



→ La Revista No se solidariza con las opiniones vertidas por los autores de los artículos publicados.

**DIRECTOR ADJUNTO:**  
Javier Martell Q.

Jorge Calderón  
Rómulo Mucho

**COORDINADORA GENERAL**  
Lya Gonzales S.

**COLABORADORES  
INTERNACIONALES:**

Julián Sastre / España  
Alejandro Hurtado / España  
Paula Freire / España  
María Cuello / España  
Orlando Santiago / Colombia  
Natalia Tinjacá / Colombia  
Kristell Quiroga / Colombia  
Magally Martell / México Cancún

**ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA:**  
Giancarlo Martell Q.

**DISEÑO GRÁFICO / WEB:**  
Carlos Veramendi

**ANALISTA Y PRODUCCIÓN:**  
Tania Valenzuela

**SUSCRIPCIONES/MAIL:**  
envia@speddy.com.pe  
informes@grupoenvia.com

**COLABORADORES NACIONALES:**  
Alejandro Chang  
Augusto Olortegui  
Gerardo Regalado  
Fabricio Orozco  
Herbet Mujica  
Javier Martell

**TELF. OF.:**  
+(51) 457 4480

**DEPÓSITO LEGAL:**  
No. 2009-02495

**Encuentre nuestro contenido digital en:**

[www.grupoenvia.com](http://www.grupoenvia.com)



Por:  
Econ. Luis Alberto Martell Agusti  
Director Revista En Vía Internacional - Perú



# NO HUBO UNIDAD, PAZ, NI DESARROLLO EN EL 2023

**Culminamos el 2023, un año muy complicado en el mundo y también para nuestra economía e institucionalidad nacional; debido al incremento de la difícil situación en la que se encuentra millones de compatriotas, sin mencionar a los visitantes regulares o irregulares que nos dificultan más la vida, quebrantando aún más la seguridad ciudadana nacional.**

**T**enemos entendido que los diferentes poderes del Estado Peruano, fueron creados justamente para garantizar la institucionalidad, el desarrollo socioeconómico, permitir el crecimiento de nuestra economía, buscando mejorar y optimizar los servicios públicos.

Ello hubiera sido posible, a través de la planificación y la mejora de la infraestructura multimodal, lo que hubiera posibilitado las condiciones adecuadas de estabilidad jurídica para otras inversiones internacionales, propiciando la mejor convivencia e impulso de las diferentes actividades económicas y productivas, generando un mejor equilibrio entre los ingresos del Estado, para la adecuada inversión pública y mejores niveles de vida para la comunidad nacional.

#### **A lo que nos preguntamos, ¿Qué deberíamos hacer en el 2024?**

Para saber que deberíamos hacer en el 2024, primero deberíamos evaluar los factores y actores que profundizaron la crisis política y socioeconómica en la que estamos viviendo desde hace algunas décadas. Entendiendo que la crisis peruana es sistemática, en donde una pequeña minoría tiene el control de la economía nacional, monopolizando las diferentes actividades y servicios, obviamente usando el poder de turno (las instancias de gobierno en el ámbito nacional) para mantener privilegios con una total indiferencia sobre la situación de la grandes mayorías nacionales, excluyendo para ello, los grandes esfuerzos que realizan los pequeños y medianos empresarios emergentes y las diferentes propuestas emitidas por las distintas instancias de la comunidad nacional (Academia, colegios profesionales, especialistas multisectoriales, entre otros); estos hechos y acciones imposibilitan tener la paz social, aumentadas por las equivocadas políticas migratorias de los últimos gobiernos, que han generado un total descontrol de la seguridad nacional y el normal desarrollo de casi todas las actividades económicas.

Iniciamos un nuevo año, señalando que esta situación no puede proseguir más, y tenemos que concordar en la definición de un nuevo liderazgo que garantice una nueva visión de estado y nación, evaluar si la actual estructura del Estado garantizaría significativos cambios socioeconómicos con la finalidad de recuperar las

potencialidades de nuestros recursos, capacidades e identidad nacional, muy necesarias para poder enfrentar la desestabilización en la que nos encontramos.

Solamente veamos el análisis en esta edición sobre la gestión de los gobiernos locales en Lima y Callao, (donde se concentra el mayor % de población nacional) y el 2024 será el segundo año de gestión de los actuales burgomaestres; en donde deberían realizar las inversiones pertinentes plasmadas en su presupuesto anual para brindar los servicios de calidad (salud, educación, vivienda, seguridad, recreación, entre otros) que su distrito necesita. Esta es una cuestión de derechos humanos, socioeconómicos y culturas, estas acciones les devolvería al menos cierta confianza en sus representantes. En nuestra edición anterior, señalamos, que pocos gobiernos locales habían utilizado adecuadamente los recursos asignados; sin embargo, muchos de ellos han solicitado hasta ampliaciones presupuestales, más aún sin haber demostrado el mínimo de los avances en las obras y proyectos programados y presupuestados. Es decir, el Estado provee el presupuesto necesario; sin embargo, éste no se ejecuta y por ende no satisface a las necesidades de la población.

Por esto, es necesario que todos los peruanos tomemos consciencia de lo acontecido y ver como reiteradamente se viene violando nuestros derechos que la inseguridad ciudadana se ha incrementado exponencialmente y no existe respuestas articuladas y eficientes por parte de los diferentes organismos e instituciones del Estado, siendo imprescindible una respuesta concordada de la sociedad en su conjunto frente a estos hechos, que tienen que erradicarse de RAIZ, incluidos todos sus autores, y personajes comprometidos, que también se encuentran enquistados en las diferentes instancias de gobierno.

Reconociéndonos, que todos tenemos los mismos derechos y deberes; por ende, debemos de garantizar también nuestra seguridad y necesidad de desarrollo y convivencia en paz, siendo inclusivos y proactivos, dando mayores oportunidades de acceso e ingreso de la juventud técnica y profesional, de comprobados valores y principios, puedan también asumir la gran tarea de la recuperación de nuestro país y de sus potencialidades socioeconómicas y morales que se han perdido en todas las instancias del poder e instituciones públicas.

**“UNA NACIÓN QUE ASPIRA AL DESARROLLO, REQUIERE DE UNA COEXISTENCIA SOCIAL PACÍFICA Y ENCAUSADA CON UN LIDERAZGO MODERNO, TRANSPARENTE E INCLUSIVO, CONTANDO PARA ELLO CON FUNCIONARIOS IDONEOS, PROYECTOS MULTISECTORIALES RENTABLES SOCIALMENTE, BUSCANDO CONCORDAR EXPERIENCIAS EXITOSAS, CON BUENAS PRACTICAS EN ADMINISTRACION, GESTION Y POLITICAS PUBLICAS, POSIBILITANDO CON ELLO UN DESARROLLO SOCIOECONOMICO INCLUSIVO, GENERANDOSE NUEVAS ALTERNATIVAS PARTICIPATIVAS DE NUEVOS RECURSOS HUMANOS, PARA CONJUNTAMENTE MEJORAR EL NIVEL DE VIDA DE LOS CIUDADANOS.”**



**ENVIA** | GRUPO  
REVISTA  
ASESORIA  
CONVENIOS

# GOBIERNOS REGIONALES Y GESTIÓN PÚBLICA

**Sección en la que presentamos artículos relacionados a los  
Gobiernos Regionales y Locales, ya que en nuestro país  
contarán con nuevas autoridades y funcionarios, que iniciarán  
una nueva gestión para los próximos 04 años.**



Por:  
Econ. Lya Gonzales Soto



## ¿LE DAMOS VISTO BUENO A LAS GESTIONES MUNICIPALES DE LIMA METROPOLITANA Y CALLAO?

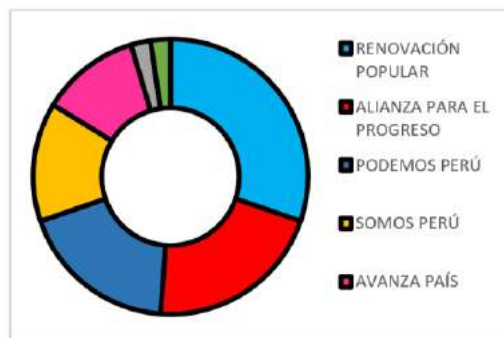
**Todo comenzó aquel domingo 02 de octubre del 2022, día en que acontecieron las elecciones regionales, provinciales y municipales en Perú para que las 13 032 nuevas autoridades, aunque algunas no tanto; asuman sus respectivos cargos entre los años 2023-2026.**

Como se sabe, el domingo 01 de enero del presente año, las autoridades ediles iniciaron sus gestiones en Lima y Callao. La población en cada cambio de mando municipal, siempre está en la expectativa si a quiénes eligieron serán las personas idóneas que puedan darles una mejor calidad de vida; considerando aspectos como: seguridad ciudadana, limpieza pública, tráfico, grado de corrupción, entre otros.

En Lima Metropolitana hay 43 distritos, de los cuales los burgomaestres forman parte de los diferentes partidos políticos, donde el partido de Renovación Popular tuvo mayor acogida con 13 alcaldes electos. Según la siguiente tabla, así se componen:

PARTIDO POLÍTICO	Nº DE ALCALDES
RENOVACIÓN POPULAR	13
ALIANZA PARA EL PROGRESO	9
PODEMOS PERÚ	8
SOMOS PERÚ	6
AVANZA PAÍS	5
ACCIÓN POPULAR	1
JUNTOS POR EL PERÚ	1

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA





En el caso de la Provincia Constitucional del Callao, se conforma por el Gobierno Regional, Alcaldía Provincial y los 6 distritos, los cuales son: Bellavista, Carmen de la Legua, La Perla, La Punta, Ventanilla y Mi Perú. Lo peculiar de estas elecciones es que el partido político Contigo Callao arrasó con los votos, tal como se puede visualizar en este cuadro.

PARTIDO POLÍTICO	N° DE AUTORIDADES
FUERZA CHALACA	1
CONTIGO CALLAO	6
ALIANZA PARA EL PROGRESO	1

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA



Este artículo busca enfocarse en qué tanto nivel de aprobación tiene los alcaldes de Lima Metropolitana y Callao. Entonces, ¿le damos el visto bueno o no?. He tomado en cuenta los estudios que han realizado 2 consultoras, las cuales son SENSOR S.R.L e IDICE DEL PERÚ S.A.C.

A principios de abril del 2023 cuando se cumplían los tan esperados “100 días de gestión”, ambas consultoras publicaron sus reportes sobre el nivel de aprobación de los burgomaestres de Lima y Callao.

**NIVEL DE APROBACIÓN DE GESTIÓN DE ALCALDES - MARZO/ABRIL 2023 (\*)**

SENSOR S.R.L			IDICE DEL PERÚ S.A.C		
Nº	DISTRITOS	APROBACIÓN	Nº	DISTRITOS	APROBACIÓN
1	SAN ISIDRO	61%	1	CALLAO	86.4%
2	LINCE	60%	2	MAGDALENA DEL MAR	84.3%
3	JESÚS MARÍA	57%	3	SAN MIGUEL	83.2%
4	COMAS	57%	4	LURÍN	76.3%
5	CIENEGUILLA	56%	5	LIMA	74.8%
6	LURIGANCHO	55%	6	CARABAYLLO	69.6%
7	SAN BORJA	55%	7	JESÚS MARÍA	69.3%
8	SURCO	55%	8	COMAS	68.1%
9	ANCÓN	55%	9	SAN LUIS	66.1%
10	CERCADO DE LIMA	54%	10	SURCO	66.7%
11	MIRAFLORES	54%	11	MIRAFLORES	65.2%
12	SANTA ROSA	54%	12	LA PERLA	63.8%
13	LA MOLINA	53%	13	LOS OLIVOS	62.9%
14	LOS OLIVOS	53%	14	LINCE	62.7%
15	RIMAC	51%	15	VENTANILLA	62.4%

(\*)<https://sensor.pe/municipal/nivel-de-aprobacion-de-alcaldes-2023/>

(\*)<http://www.virodigo.pe/subir/informes/IDICE%20EVALUACION%20DE%20ALCALDES%20MAR%20-%20ABR%2023.pdf?fbclid=IwAR38KpwYu9bGdev902zrdLgRcuX2KwEghFtqTxBQbJ-cgxlFC2M22YRbqk>

Entre sus fichas técnicas, se visualizan similitudes como el universo de hombres y mujeres mayores de 18 años, la muestra encuestada que es de 300 hogares a nivel distrital y 500, a nivel provincial, el margen de error (+/-) 5.66 % - 5.7 % en los distritos y 4.38 % - 4.4 % en las provincias, entre otros.

En este primer análisis, de los 43 distritos de Lima, la Provincia Constitucional del Callao y los 6 distritos de éste, se ha extraído los 15 primeros puestos de las publicaciones de cada consultora; dando como coincidencia que solo 5 distritos se encuentran en ambas listas entre ellos Lince, Comas, Surco, Miraflores y Los Olivos. Además, el distrito de Miraflores ocupa el décimo primer puesto (11) comparando los reportes de las consultoras anteriormente mencionadas.



Por otro lado, mientras que SENSOR S.R.L considera el factor de nivel de aprobación como aspecto en general; IDICE DEL PERÚ S.A.C toma en cuenta el nivel de aprobación del servicio de limpieza pública, nivel de aprobación de seguridad ciudadana y el nivel de percepción de corrupción. Cabe resaltar que en el reporte de SENSOR S.R.L no figura ningún distrito del Callao en el ranking los 15 primeros puestos; en cambio, en el análisis de IDICE DEL PERÚ S.A.C los ubica en el puesto 1 (Callao), 12 (La Perla) y 15 (Ventanilla).

Además, se puede apreciar que los porcentajes (nivel de aceptación) que brinda la consultora SENSOR S.R.L son

más reducidos, en comparación a IDICE DEL PERÚ S.A.C; mientras que la primera consultora obtiene porcentajes entre 51% - 61%; la segunda obtiene un rango entre 62.4% - 86.4%.; esto podría ser por los factores que intervienen en los estudios realizados.

Para el mes de septiembre del 2023, ya casi finalizando el primer año de gestión, IDICE DEL PERÚ S.A.C publicó su reporte mostrando los aspectos anteriormente mencionados como en los meses de marzo/abril 2023. Es aquí donde es preciso hacer un cuadro comparativo entre ambos reportes para saber que tanto cambiaron las posiciones.

**NIVEL DE APROBACIÓN DE GESTIÓN DE ALCALDES – MARZO/ABRIL 2023 V.S SETIEMBRE 2023 (\*\*)**

MARZO / ABRIL 2023			SEPTIEMBRE 2023		
IDICE DEL PERÚ S.A.C			IDICE DEL PERÚ S.A.C		
Nº	DISTRITOS	APROBACIÓN	Nº	DISTRITOS	APROBACIÓN
1	CALLAO	86.4%	1	CALLAO	90.0%
2	MAGDALENA DEL MAR	84.3%	2	MAGDALENA DEL MAR	87.0%
3	SAN MIGUEL	83.2%	3	SAN MIGUEL	87.0%
4	LURÍN	76.3%	4	LURÍN	84.0%
5	LIMA	74.8%	5	CARABAYLLO	72.0%
6	CARABAYLLO	69.6%	6	LOS OLIVOS	71.0%
7	JESÚS MARÍA	69.3%	7	SURCO	69.0%
8	COMAS	68.1%	8	SAN ISIDRO	56.0%
9	SAN LUIS	66.1%	9	MI PERÚ	55.0%
10	SURCO	66.7%	10	LINCE	55.0%
11	MIRAFLORES	65.2%	11	BELLAVISTA	52.0%
12	LA PERLA	63.8%	12	SAN BORJA	52.0%
13	LOS OLIVOS	62.9%	13	LA PERLA	51.0%
14	LINCE	62.7%	14	INDEPENDENCIA	47.0%
15	VENTANILLA	62.4%	15	MIRAFLORES	46.0%

(\*\*) <https://idicedelperu.com.pe/wp-content/uploads/2023/10/Gestion-Municipal-LIMA-Y-CALLAO-SETIEMBRE-2023.pdf>

Los distritos del Callao, Magdalena, San Miguel y Lurín continúan posicionándose en los 4 primeros lugares; cabe resaltar que los porcentajes de aprobación de sus respectivas gestiones se han incrementado. Es decir, los ciudadanos de los distritos anteriormente mencionados respaldan las gestiones. Observando las tablas de ambos meses, se puede apreciar que aún los distritos de Carabayllo, Surco, Miraflores, La Perla, Los Olivos y Lince forman parte de este ranking; a pesar de ello, algunos han descendido en sus puestos, pero otros han subido.

DISTRITOS	MARZO/ABRIL 2023	SEPTIEMBRE 2023
CARABAYLLO	6	5
SURCO	10	7
MIRAFLORES	11	15
LA PERLA	12	13
LOS OLIVOS	13	6
LINCE	14	10

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Por otro lado, también se puede visualizar que los distritos de Lima, Jesús María, Comas, San Luis y Ventanilla ya no se encuentran en este listado, les dieron pase a los distritos de San Isidro, Mi Perú, Bellavista, San Borja e Independencia. En definitiva, también es responsabilidad del ciudadano ser un permanente fiscalizador de la autoridad, para que cumpla con lo prometido en sus campañas y brinde una mejor calidad de vida. Por ello, si tienes algún comentario, queja o sugerencia de la gestión municipal donde vives, la REVISTA EN VÍA INTERNACIONAL está presta a tomar en cuenta su opinión; escribiendo al correo corporativo [informes@grupoenvia.com](mailto:informes@grupoenvia.com) ¡Unidos lo logramos!





Por:  
Ing. Alejandro  
Chang Ch.  
Ex Vice Ministro  
de Transportes.

→ (\*) Alejandro Chang Chiang es un Ingeniero Industrial de la UNI, Magister en Administración de Negocios en ESAN. Ha sido Director Ejecutivo del Programa de Rehabilitación de Infraestructura de Transporte, Secretario General del Ministerio de Energía y Minas, Presidente de OSITRAN y Vice Ministro de Transportes.



# LA LUCHA QUE ES SOLO POR EL PODER VULNERA LA DEMOCRACIA; Y EL ENFRENTAMIENTO DE PODERES, VULNERA LA INSTITUCIONALIDAD

**La Real Academia Española (RAE) define a la democracia como el sistema político en el cual la soberanía reside en el pueblo, que la ejerce directamente o por medio de representantes.**

Para que el pueblo ejerza su soberanía a través de representantes se convocan a elecciones para que cada ciudadano vote por una plancha presidencial, congresistas, gobernadores regionales, alcaldes provinciales y distritales.

De acuerdo a las normas electorales se establecen los requisitos para ser candidato. Los que obtienen la mayor votación son los elegidos para ser los representantes del pueblo, de acuerdo a las normas electorales, ejerciendo de esta manera su soberanía. Las normas electorales son aprobadas por el Congreso de la República y son ejecutadas por la Oficina Nacional de Procesos Electorales (ONPE), el Jurado Nacional de Elecciones (JNE), contando con el padrón administrado por la Registro Nacional de Identificación y Estado Civil

(RENIEC). De esta manera los representantes del pueblo asumen las funciones que le corresponde para que el Estado cumpla con los deberes primordiales, definidos en el artículo 44° de la Constitución: defender la soberanía nacional; garantizar la plena vigencia de los derechos humanos; proteger a la población de las amenazas contra su seguridad; y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y; en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

El Artículo 43° de la Constitución establece que la República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. El Estado es uno e indivisible. Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de la separación de poderes.



Sin embargo, a pesar de lo establecido en los mencionados artículos de la Constitución, considero que es necesario: i) establecer las competencias de los ejecutores de la misión del Estado para cumplir con los deberes primordiales que establece la Constitución y ii) la competencia para legislar y fiscalizar a los ejecutores, a fin de aplicar el principio de la separación

de poderes que hoy se encuentra en debate.

Una propuesta de definición de la misión del Estado se muestra en el Cuadro siguiente, acorde con los deberes primordiales del Estado establecidos en la Constitución que podría facilitar su monitoreo a través de indicadores de cumplimiento.

## MISIÓN DEL ESTADO

**Crear las condiciones para que cada persona, pueda desarrollarse por sí misma, en un clima de paz y de seguridad, de respeto mutuo, preservando el medio ambiente, asistiendo a las personas vulnerables y administrando un sistema de justicia predecible y oportuna**

Si evaluamos su cumplimiento podemos comentar que actualmente en el Perú no existen las condiciones para que cada persona pueda desarrollarse por sí misma. Esto debido a que no hay buenos servicios de educación ni de salud, ni las oportunidades para que cada ciudadano se desarrolle plenamente. Además, la regulación de obligaciones y derechos no se encuentran diseñadas ni fiscalizadas adecuadamente. No hay seguridad ciudadana ni respeto mutuo y existen problemas de medio ambiente. Personas vulnerables no son asistidas y la justicia no resuelve los delitos en forma oportuna, por intereses políticos en su gestión, sin que el pueblo soberano puede intervenir.

El Poder Ejecutivo y el Poder Judicial son los ejecutores de la misión del Estado, mientras que el Poder Legislativo tiene la competencia para legislar y

fiscalizar a los ejecutores. Sin embargo, existe una falencia en el control que debe tener el Poder Legislativo sobre las conductas no éticas de los congresistas. La actuación de la Comisión de Ética del Congreso de la República ha demostrado fehacientemente esta falencia.

El libro "Ideas para reconstruir la institucionalidad del País", publicado en junio del 2018, propone la creación del Poder del Ciudadano para que asuma, entre otras funciones, las de la Comisión de Ética del Congreso. Ver artículo "Empoderemos al Ciudadano" en: [Documento PDF. 4.1 MB](#)

En el Gráfico siguiente se puede mostrar que los poderes ejecutores sí pueden ser fiscalizados por el Poder Legislativo y éste último no tiene control alguno.





Todo ello se origina porque en las elecciones, la lucha es solo por el poder y no para gobernar para que el Estado cumpla con su misión. Los políticos hacen promesas que no se hacen realidad, engañando al pueblo soberano. Las autoridades elegidas gestionen con mediocridad y corrupción.

Por ello considero que los diversos partidos políticos que han llegado al poder están vulnerando la democracia, impidiendo que el pueblo no ejerza cabalmente su soberanía por las manipulaciones en las elecciones.

Asimismo, en la lucha por el poder se ha originado enfrentamientos entre los poderes, en donde no se respeta las competencias, vulnerando la institucionalidad. Por ejemplo, no se acepta la competencia del Congreso para fiscalizar a los poderes ejecutores de la misión del Estado. Considero que, en esta lucha, los funcionarios deben respetar la competencia del fiscalizador, máxime cuando la decisión del Congreso puede ser apelada ante una instancia judicial.

Al respecto, la información dada por Rafael Rey, respecto a las “coincidencias” sobre la designación de los miembros de la Junta Nacional de Justicia demuestra la gravedad de la situación por el enfrentamiento de poderes.

Es muy lamentable la situación, en donde en los tres poderes del Estado actúan por intereses particulares, lo que nos está llevando a un caos a mediano o largo plazo y; al riesgo de imponerse una dictadura que terminaría con la democracia.

El país que deseamos es el de prosperidad y para lo cual no sigamos engañándonos, dejemos el egoísmo y trabajemos para las futuras generaciones. Se requiere una revolución institucional y cultural, ordenada, gradual y con visión de futuro, como propone el libro “Ideas para reconstruir la institucionalidad del País” y artículos en:

**[ideasparareformarelestado.wordpress.com](https://ideasparareformarelestado.wordpress.com)**





Por:  
**Jorge Coxtinica**  
 Ing. en Transportes  
 por el Instituto Politécnico  
 Nacional. Especialista  
 en Transporte Público  
 Urbano, 38 años de  
 experiencia, internacional

# INFRAESTRUCTURA PARA LA PRODUCTIVIDAD

**Recientemente hemos participado en el desarrollo de un proyecto de muy alta relevancia y expectativas para nuestro país, pero que sin duda tendrá una repercusión a nivel mundial, particularmente en el movimiento de altos volúmenes de mercancías.**

Una de las actividades en donde se tuvo participación relevante, fue la de realizar estudios de demanda de pasajeros de la región y de cómo percibían los habitantes la posibilidad de contar con un nuevo servicio de transporte y lo que este podría contribuir a mejorar los niveles de vida de los habitantes. En esta dinámica, se realizaron levantamientos de información de las costumbres y posibilidades de traslado que cotidianamente se realizan entre poblados de la región, lo cual ayuda a identificar las necesidades puntuales de las personas y la forma en que las satisfacen. Se identificó que muchos de los diversos productos que se producen en la región son consumidos de manera local, frutas, verduras y carne y otra parte significativamente grande es distribuida, mayoritariamente, para distribución y consumo en otras regiones del país. Utilizando para ello el autotransporte, como modo prioritario de desplazamiento de estos productos y mercancías.

En este mismo orden de ideas, se identificó que existe una gran cantidad de productos que no pueden ser desplazadas, particularmente las frutas y verduras, y que desafortunadamente se descomponen y no son aprovechadas, particularmente por falta de infraestructura para el desalojo de las mercancías y espacios adecuados de concentración del producto y de acercamiento y gestión para la comercialización en condiciones justas.

Esta situación tiene muchos efectos negativos, no sólo al nivel local, si no que repercuten en ámbitos más amplios:

- Pérdidas en los productores, al reducirse sus expectativas de comercialización.
- Pérdidas de competitividad respecto de otros mercados paralelos.
- Incremento en los precios, particularmente para el consumidor final.
- Desalienta a los productores a continuar, lo que genera que cambien de giro en sus inversiones o que se retiren de la actividad.
- Que los apoyos gubernamentales, resulten insuficientes, al menos para cubrir los costos de inversión.

Algunos datos de referencia, se refieren a que la participación del sector agrícola en el Producto Interno Bruto (PIB) en nuestro país es del 8.3%, cuando países como Brasil o la India es del 14 y 20%, respectivamente. Otros factores que resultan por demás relevantes en la productividad del sector son:

- Por diversos factores, pero particularmente por la falta de medios e infraestructura para desplazar los productos hacia los espacios de comercialización o consumo, se tiene una merma del 10 al 15% de la producción, que en circunstancias críticas, como la pasada pandemia, en algunos casos llegó al 48% de la producción.

- Un tema que tiene que ver más con la política pública, pero que desalienta a los productores, puntualmente a los pequeños; es el establecimiento de precios controlados, especialmente cuando están por debajo de los costos de producción.
- Como otro factor que afecta de forma significativa a la productividad agrícola, es la existencia de un sinnúmero de intermediarios entre el productor y el consumidor final, toda vez que no se propicia espacios para la gestión de tratos directos con distribuidores o comerciantes que reduzcan esta cadena de intermediarismo.
- En este panorama, el pequeño productor se encuentra en una situación de desventaja y enfrentado a un inmenso aparato de acaparamiento y condicionamiento, generando que deje de producir o reduzca su producción, lo que afecta de manera importante al número de empleados que participan en esta actividad. A este respecto y según los datos de septiembre del presente año, la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo manifiesta que la Población Económicamente Activa (PEA), de nuestro país de 60.8 millones de personas y que el empleo informal representa el 54,3% de este total.

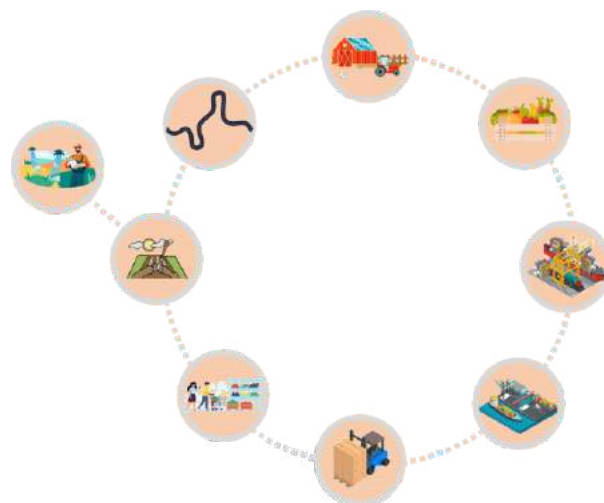
En esta circunstancia, se identifica que en particular para los pequeños productores, el desplazar sus productos a los espacios de comercialización o que los compradores tengan acceso a las áreas de producción, es la etapa más compleja de este proceso. En este panorama, lo que corresponde es la creación de las facilidades de infraestructura para que el acercamiento de productores, compradores y consumidores sea posible. Financiamiento, tecnología, asesoría técnica, apoyos de gobierno.

En el proyecto en el que participamos, se tienen previsto la creación de polos de desarrollo con diversas vocaciones, según la región en la que se ubique. Sin embargo, si no existe la infraestructura vial, de distribución y coordinación que enlacen las actividades productivas con la comercialización y de consumo, el crecimiento de estos espacios no será el que se espera. Ha este respecto, se debe crear en principio un proceso escalonado de enlace entre los productores, el cual debe tener un componente de gestión y negociación entre productores y consumidores. La estructura de este proceso se menciona a continuación:

1. El espacio de producción, el cual no sólo debe contar con una vocación de usufructo, si no complementariamente de apoyos para financiamiento en la compra de equipo de producción, vehículos para el desplazamiento de los bienes y fertilizantes, tecnología para mejora del rendimiento de la tierra y que faciliten los trabajos de la actividad e infraestructura para el traslado de los productos.
2. Caminos de acceso, con una especificación mínima que

garantice el tránsito permanente y cuya conservación sea parte de los apoyos de gobierno.

3. Centrales logísticas, con espacios de concentración y almacenamiento de mercancías, áreas de contacto y negociación con comerciantes o distribuidores en donde sea posible, de acuerdo con la oferta y demanda, el establecer precios justos que favorezcan a todas las partes, incluyendo al consumidor final, centrales de carga que conecten directamente con modos de transporte de mayor capacidad, ya sea autotransporte o ferroviarios, según los destinos y productos. Para el caso particular de los ferrocarriles, considerando su capacidad y versatilidad de carga, así como del destino de las mercancías y su volumen, se deben considerar infraestructuras de mayor capacidad de movimiento de productos, tal es el caso de los puertos ya sea de cabotaje o internacionales.



En el proyecto en el que se tuvo participación, se tiene un esquema de 3 líneas de ferrocarril, cinco puertos con conexiones locales e internacionales y una amplia red de carreteras para el autotransporte, sin embargo, no se identificó el desarrollo de facilidades para los pequeños productores, en particular para el traslado de sus productos.

El presente trabajo, sólo busca bosquejar una necesidad inmediata de favorecer con infraestructura suficiente y adecuada a los productores de bienes de primera necesidad, que favorezcan la competitividad de los mismos, al tiempo de que los consumidores finales dispongan de productos de alta calidad a precios accesibles.

De ahí que los esfuerzos de gobierno, deben tener una visión integral lo suficientemente amplia y detallada, que incluya desde las actividades de origen, el acercamiento de actores participantes en esta cadena, medios y modos de distribución, así como infraestructura de concentración y distribución.





Por:  
Herbert Mujica Rojas



## VÍAS, CARRETERAS: LLAVES A UN FUTURO CERCANÍSIMO

**La bondad formidable que suponen las carreteras de penetración desde la costa al resto del país y viceversa, representan herramientas potentes para el desarrollo nacional, ¿qué duda cabe?. Nadie puede oponerse porque así de elemental es el deber de hacerlo.**

Recordemos el plan de un ferrocarril que uniera la selva con la costa vía Lambayeque, fue aprobado en los tiempos de Augusto Leguía y los rusos propusieron esa audacia que lamentablemente nunca se llegó a concretar.

Un ejercicio de imaginación, hoy se pueden hacer representaciones gráficas y de video, lo sería el que decenas de miles de turistas selváticos hubieran arribado a la costa, invirtiendo en pasajes, hoteles, comida, etc. La retroalimentación, imposible negarlo, habría sido muy gratificante para todos.

Meses atrás, en esta misma importante publicación, escribimos conceptos cuya repetición siempre vigente, ratifico con la precisión indispensable que estas reflexiones deban formar parte de la mentalidad creadora de quienes tienen en sus manos las decisiones: gobiernos regionales, central, congreso, alcaldías, etc.

Tomemos el ejemplo de entonces, pero cuya aplicación a todo el Perú es una posibilidad extraordinaria para comprender un

fenómeno que está allí desde siempre, sólo falta la suficiente gestión humana.

“¿Cómo haríamos si 100 mil turistas deciden visitar el Cusco? No sólo es dinero que llega a raudales para la compra de las múltiples ofertas en la ciudad imperial, es servicio gastronómico, atención al cliente en su idioma, transporte en carreteras hacia Puno o Apurímac o donde fuere, todo lo que trae aparejado el negocio turístico que siempre debió ser en Perú una política de Estado.

Entonces la solución sintética se refiere a hoteles, túneles y carreteras.

La construcción es un reactivante económico muy fuerte, da trabajo, exige a la industria cementera y los negocios colaterales ganan dinero y permiten la supervivencia más o menos decorosa de miles. Y es en los hoteles donde se puede lograr una exportación sin salir del Perú: imagen y sentido de la oportunidad con el visitante. Simple, así de simple.



Si en Europa abrieron túneles perforando montañas, aquí puede hacerse algo similar, habida cuenta que la Cordillera de los Andes es inmensamente más alta, no obstante, el talento humano ha logrado portentos hace decenas de años. Recordar cómo se hizo el tren y sus alturas desde Lima al centro del país, es un asunto muy serio. Y es fuente de trabajo e ingeniería de muy alto nivel.

Y, fundamentalmente carreteras que pueden tener proyecciones geopolíticas de la más alta utilidad, tanto para transportar y acercar la producción agrícola y diversa a los puertos como para otorgar al visitante las maravillosas visiones de una riqueza histórica y cultural como pocas en el mundo.

Aquí tenemos los testimonios de las culturas preincas y las maravillas arquitectónicas que dejó ese imperio del cual los peruanos, por dejadez e ignominia de todos los gobiernos, no saben casi nada. Mucho que mostrar y tan poca habilidad para hacerlo.

Hoteles, túneles, carreteras: trilogía que un buen gobierno debiera acometer y con un crecimiento irrefutable de la PEA y de la producción. Y una exportación sin salir del país, de nuestro imborrable e imperecedero pasado.

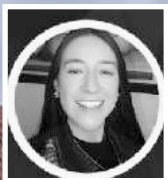
El debate recibe, felizmente desde En Vía, aportes de luces y frescura en el análisis que sirven a la discusión edificante de los grandes proyectos. Un país no se nutre tan solo de bulla, algazara o disturbio; es más bien la apuesta por el porvenir que nos debe una victoria, al decir de Manuel González Prada, pero también requiere del ingenio, brillantez e imaginación de los peruanos.

Recordemos que el Imperio Inca fue una extensión geopolítica muy grande en Sudamérica, fuimos capitanes de nuestro destino. ¿Qué nos falta para volver a serlo, siendo la puerta hacia el Asia, potenciando nuestro pasado histórico y aprovechando los recursos naturales y su tránsito hacia un Perú libre, justo, culto y limpio?





Por: Santiago,  
Orlando.



Quiroga,  
Kristell.



Tinjacá,  
Natalia.

Transmilenio S.A. Av. Eldorado No. 69-76 Bogotá, Colombia.



**SIMUS**

# LA EXPERIENCIA DE BOGOTÁ EN EL CONTROL A LA EVASIÓN DEL PAGO DEL PASAJE

## INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

### Palabras claves:

Evasión  
Transporte Público  
Seguridad  
Control  
Sistema Seguro

## RESUMEN

*La evasión del pago del pasaje es un problema global que aqueja a las metrópolis en todos los tipos de sistemas de transporte público: metro, cable, BRT, buses, entre otros. Bogotá ha realizado un trabajo de control enfocado en el principio de sistemas seguros, contemplando acciones de infraestructura, control y comunicación estratégica. Este trabajo integral ha permitido recuperar la demanda en el Sistema, mejorar la percepción de seguridad de los usuarios y generar un entorno de mayor convivencia al interior del sistema de transporte público. El presente artículo presenta las acciones y logros alcanzados por TRANSMILENIO S.A., Ente Gestor del sistema de transporte público de Bogotá, en materia de control de la evasión.*

**“La evasión al pago del pasaje se ha convertido en un acto violento de acceso al transporte”**

**Introducción al caso Bogotá**

El transporte público es un bien social que provee oportunidades de acceso a bienes y servicios, así como oportunidades laborales y crecimiento de la economía. En este sentido, el no pago del pasaje es un fenómeno intrínseco a los sistemas de transporte público masivo en el mundo, sin embargo, en contextos como el latinoamericano por factores socioeconómicos y culturales, la problemática se ve exacerbada llegando a niveles superiores a un dígito de porcentaje, y en algunos casos superando el 40%. Este fenómeno genera pérdidas económicas considerables y afecta la calidad en la prestación del servicio, y pone en riesgo de siniestros graves a quienes asumen esta práctica insegura, a conductores y a pasajeros al interior de los vehículos. Véase Tabla 1.



**Tabla 1. Evasión en Sistemas de transporte del Mundo**

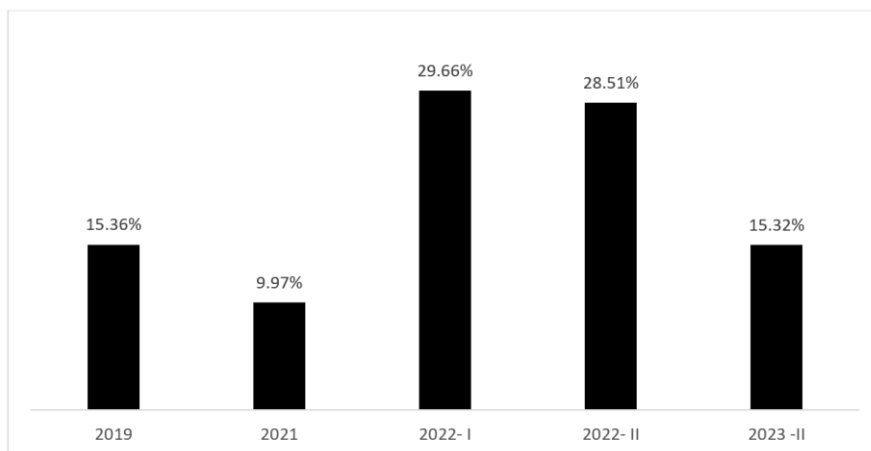
Ciudad / País	Sistema de Transporte	% Evasión	Año
Santiago de Chile / Chile	Transantiago	44%	Segundo semestre 2022
Hidalgo / México	Tuzobús	35%	2021
Nueva York / EEUU	MTA	31.5%	2022
Washington D.C. / EEUU	Metrobus	34%	2022
Victoria /Australia	Tren metropolitano	4.1	2022
	Bus metropolitano	4.4	

Fuente: Elaboración propia. TRANSMILENIO S.A. 2023

Bogotá es una ciudad con más de siete (7) millones de habitantes, cubierta por una red BRT, operación zonal con buses sin infraestructura dedicada y de cable, que ofrece el Sistema Integrado de transporte público, en donde se movilizan diariamente más de 4 millones de viajes.

En los últimos años la ciudad pasó de tener hechos aislados de evasión al pago del pasaje, hasta llegar a un indicador de 29.66% (Estudio primer semestre de 2022), e iniciar un descenso a 28.51% (Estudio segundo semestre de 2022), que prosiguió en la más reciente medición realizada en el mes de septiembre de 2023, con la cifra que descendió a un 15.32%. Las mediciones de la evasión en el componente troncal (BRT) del Sistema entre la línea base que se estableció en el año 2018 -2019 y en los años 2022 y 2023 muestran el comportamiento expuesto en la Ilustración 1.

**Ilustración 1. Evasión del componente troncal de TransMilenio**



Fuente: Estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia para TRANSMILENIO S.A. 2018-2019. Elaboración propia Años 2021 a 2023



El monitoreo periódico anual, consiste en una metodología estadística y de trabajo de campo rigurosa que permite cuantificar la problemática e identificar en términos generales el impacto y la retroalimentación sobre las acciones desplegadas, tema en el cual la ciudad ha sido pionera en los últimos años. En la última medición se hace más rigurosa la captura de datos apoyados por cámaras de video vigilancia y tecnologías de Inteligencia Artificial.

Adicionalmente, se ha podido establecer que los tipos de evasión presentadas en Bogotá consisten en evasión por puertas de las estaciones, evasión por torniquete (paso 2 x 1, salto por encima, paso por debajo, devolución o balanceo del torniquete), evasión por curvas en Portales y los llamados paseadores que utilizan el servicio alimentador sin validar el pasaje ni en los buses ni en las estaciones o portales del componente troncal.

La complejidad de la evasión reviste en ser un fenómeno multicausal y de diversos impactos. Acceder al servicio de transporte público evadiendo el pago del pasaje trae consigo la violencia escalada, es el primer paso para otros delitos graves al interior del Sistema como hurtos y lesiones personales y por ello se debe controlar con un enfoque integral y en algunos de los casos los usuarios arriesgan su vida por acceder por zonas no previstas para ello.

### Un enfoque de sistemas seguros

La estrategia de control a la evasión que ha implementado Bogotá cuenta con un enfoque integral inspirado en el concepto de sistemas seguros. Entendiendo que la evasión tiene raíces multicausales, así mismo, las estrategias y acciones que se desarrollen al respecto también deben serlo.

Es así como desde finales de 2022 hasta la fecha, en TransMilenio se realizan inversiones en infraestructura, control y cultura ciudadana. En primer lugar, la infraestructura como uno de los principales condicionadores de comportamiento, consistió en la instalación de 26.341 metros barreras perimetrales en 68 estaciones del componente troncal, se han instalado barreras de control de acceso (BCA) piso a techo, como también se estructuró el proyecto para poner este tipo de infraestructura en tres (3) portales y catorce (14) estaciones del Sistema, y se ha instalado un nuevo sistema de puertas en estaciones con mejor desempeño al que se tenía, con un nuevo diseño desarrollado para Bogotá con mayor robustez en motores e infraestructura, sistemas sonoros y sistemas de control remoto; actualmente dicha estrategia ha sido implementada en 24 estaciones (538 puertas) de las 138 con que cuenta la ciudad y los planes son que entre el 2023 y el 2024 se llegue a completar la mayor parte de las estaciones.

### Imagen 1. Nuevo sistema de puertas en el Sistema TransMilenio



Fuente: Elaboración propia. TRANSMILENIO S.A. 2023

En segundo lugar, el control a comportamientos y contravenciones que van en contravía de la convivencia y el acceso seguro y legal al sistema de transporte. Las acciones de este componente van encaminadas a estrategias de control policial en estaciones y buses de los componentes troncal y zonal. Con la estrategia 50+ se concientiza a los usuarios que la multa por el No Pago del pasaje cuesta 50 veces más que el pasaje, en ese sentido se realizan revisiones en el sistema del pago del pasaje, por parte de oficiales de la policía, gestores de convivencia y personal de apoyo de concesionarios. Estas acciones han dado como resultado la imposición de más de 111 mil comparendos por evasión del pasaje y un impacto de reducción del hurto en el componente troncal del 35% y 23% en el componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público.

Dentro de la estrategia de control también está el equipo territorial de Bogotá para el Sistema, que tiene un total de 1.392 Reguladores de Evasión en vía y 201 Gestores de Convivencia TM, apoyados por cerca de 1.400 policías del Comando de Policía

(2) 7'968.095 personas según la proyección del DANE para el 2023 con el Censo del año 2018. Proyecciones de **población** desagregadas **por localidades 2018-2035** y **UPZ 2018-2024** Ver en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>

(3) La cifra correspondiente al año 2021 está enmarcada en un contexto de pandemia por el COVID-19 donde la demanda y la evasión del Sistema fueron bajas dadas las restricciones de circulación, aglomeraciones y la preponderancia de la virtualidad en empresas y establecimientos educativos.

Metropolitana de Bogotá, Grupo Transporte Masivo. El equipo territorial cubre estaciones y portales desde el inicio de la operación hasta el final de la jornada, el despliegue consiste en reguladores que verifican el pago del pasaje, y llaman la atención de los evasores para que se devuelvan a validar correctamente su ingreso, complementado por un equipo de Gestores de Convivencia TM que promueve el buen comportamiento en el Sistema.

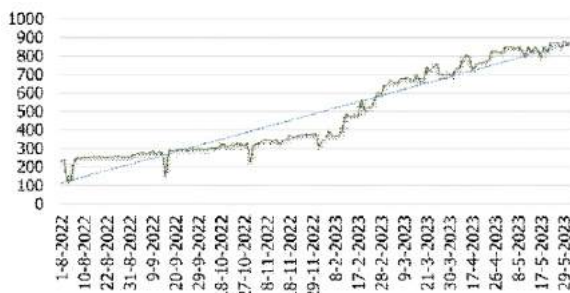
Finalmente, una estrategia de cultura y comunicación, visitando instituciones educativas, generando campañas de sensibilización para promover el pago del pasaje, y disuasión de comportamientos a través de la comunicación de los controles policiales a través de redes sociales.

Se entiende que estos tres ejes deben trabajar de forma sincrónica y mancomunada para lograr cambios efectivos en los comportamientos y que redunde en mayores ingresos validados en el Sistema.

Como componente transversal de la estrategia se encuentran las líneas de trabajo en materia de tecnología, monitoreo y comunicación estratégica, para identificar puntos críticos y actuar de manera sincronizada con el equipo territorial. En este sentido, Bogotá cuenta con 1.929 cámaras en las estaciones del BRT y 35.585 cámaras en los buses, y cuenta con el Sistema Inteligente de Detección de Eventos de Seguridad en TransMilenio -SIDEST-, que consiste en un lenguaje de inteligencia artificial para el control y conteo de evasores en el Sistema así como de situaciones de violencia.

**Temas para fortalecer la prevención y el control de la evasión**

**Ilustración 1. Evolución de la cantidad de reguladores de evasión**

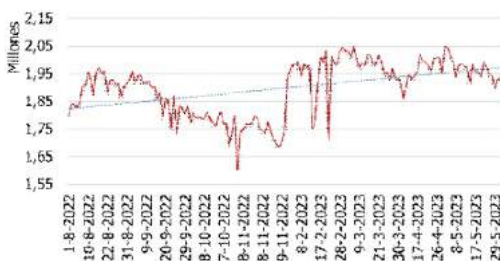


Fuente: TRANSMILENIO S.A. 2023.

**Fuerza unificada de control a la evasión**

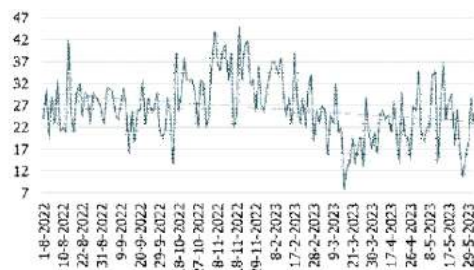
El análisis del impacto del equipo de Reguladores de Evasión da cuenta de que, gracias a esta presencia institucional en los torniquetes y las puertas de las Estaciones, entre un 30 y un 50% de evasores se devuelve a pagar su pasaje. Asimismo, un estudio de la correlación de variables sobre número de Reguladores, número de validaciones y número de novedades de seguridad, da cuenta de que sí ha habido un impacto directo, ya que a mayor cantidad de Reguladores generando las acciones de contención y disuasión a evasores, las validaciones en el componente troncal del Sistema se han incrementado creciendo en cerca del 11% con respecto al año 2022 y el número de incidentes de seguridad han disminuido.

**Ilustración 1. Evolución de la cantidad de validaciones registradas**



Fuente: TRANSMILENIO S.A. 2023.

**Ilustración 2. Evolución de las novedades de seguridad**



Fuente: TRANSMILENIO S.A. 2023.

(4) Datos con corte a octubre 31 de 2023.



Fortalecimiento de la infraestructura como estrategia que puede ayudar a mitigar la evasión del pago a corto plazo. Ninguna infraestructura por sí sola va a llevar a una evasión del 0%. No obstante, es una gran contribución el lograr reforzar las estaciones con nuevas Barreras de Control de Acceso (BCA) y con nuevas puertas automáticas. Las apuestas más conservadoras daban cuenta en el piloto que se realizó entre los años 2020 y 2021, de una reducción de la evasión por puertas laterales de un 30%; sin embargo, en el año 2023 que ha sido el año de la materialización de los proyectos de infraestructura, la puesta en operación de las nuevas puertas ha generado un impacto de una disminución de la evasión por accesos laterales en las estaciones priorizadas, de un 73%, llevando los índices de evasión por esta modalidad a porcentajes menores al 2%.

Mejora en la comunicación de la evasión y cultura ciudadana

Varios estudios a nivel mundial han identificado que desafortunadamente la población masculina y juvenil es la más propensa a incurrir en conductas de evasión del pago (Cools et al, 2018), y que los jóvenes por razones que van desde la percepción baja del riesgo, el ímpetu de trasgredir normas, hasta la vulnerabilidad socioeconómica de esta población son los mayores evasores (Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2019). Por esta razón se ha buscado retomar la estrategia de diálogo con estudiantes de todos los niveles educativos en colegios, institutos técnicos y tecnológicos, así como en universidades y empresas, con el fin de crear conciencia sobre la apropiación y cuidado del Sistema, e igualmente del riesgo para la vida y la integridad que comportan los intentos de ingreso irregular a portales y estaciones.

En conclusión y gracias a esta estrategia de evaluación multicausal y con acciones en diferentes frentes, hoy Bogotá en lo corrido del 2023 ha vuelto a llegar a niveles de Evasión al Pago del Pasaje, similares a los calculados en el año 2019 previo a la pandemia por Covid-19 y se tiene la certeza que, si se continúan desarrollando estas acciones durante el 2024, seguirá esta tendencia de disminución, evitando todas las malas situaciones que se han referenciado en este artículo.

Los retos que afronta la ciudad

La lucha contra la evasión que se pueda realizar de manera local está condicionada en gran medida con las políticas y leyes que regulan las consecuencias de este comportamiento. La evasión en Colombia no es un delito, actualmente está catalogada como un comportamiento contrario a la convivencia en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, que conlleva a una multa, equivalente a una décima parte del salario mínimo y no tiene consecuencias legales ante el no pago de multa, como ser reportado a centrales de riesgo, o a aspectos que afecten la cotidianidad de la persona, por lo cual los incentivos para pagarla o conmutarla desarrollando alguna actividad pedagógica o de trabajo social, son mínimos.

A esto se suma, que las capacidades de fiscalización y sanción son reducidas, ya que por la legislación los únicos facultados para imponer órdenes de comparendo son los policías profesionales, cuyo número de unidades es insuficiente para dar cobertura a los procesos de verificación de medio de pago y control en los paraderos, buses, estaciones y portales del Sistema Integrado de Transporte Público.

Esto lleva a pensar en la necesidad de generar incidencia para generar modificaciones normativas, institucionales y operativas para brindar mejores herramientas en la búsqueda de incrementar las inspecciones, controles y sanciones efectivas frente a las conductas de los evasores del pago.

De otro lado, es importante asumir desde la Administración Distrital y la sociedad civil un reto en materia de pedagogía y cultura ciudadana, partiendo de la generación de sinergias entre actores privados y públicos, sector académico, empresarial y Estado, dando a conocer el Sistema, su operación, sus factores de oportunidad para mejorarlo e incentivando las buenas prácticas, la validación del pasaje e informando sobre los impactos negativos de la evasión del pago. Desde la gestión del SITP estamos convencidos en que hay que trabajar con las actuales y las nuevas generaciones para que puedan conocer, interiorizar y reforzar conceptos y vivencias desde la cultura ciudadana y el ejercicio de ciudadanía en el buen uso de los sistemas de transporte público masivo.

Los grandes retos a nivel de seguridad y de movilidad en el mundo demandan el uso cada vez más frecuente de herramientas avanzadas en materia de elementos técnicos y tecnológicos para el monitoreo. Por esta razón, la aplicación de la tecnología para el seguimiento y caracterización del fenómeno de la evasión se vuelve imprescindible. La videovigilancia, la inteligencia artificial, los modelos predictivos, la data que proveen las ITS entre otras herramientas deben estar en el primer orden de las inversiones y prioridades en los Entes Gestores del transporte público, de manera que permitan una mejor comprensión de la evasión del pago en lo cuantitativo y cualitativo para diseñar políticas públicas y estrategias más eficientes y eficaces para contrarrestar la problemática, así como para medir el impacto real de las mismas, y así generar procesos de accountability más precisos de cara a las administraciones públicas y la ciudadanía en el ejercicio de gobernabilidad y la ejecución de los recursos públicos en materia de transporte.

### Bibliografía

- Cantillo A, Raveau S, Muñoz Juan. Fare evasion on public transport: Who, when, where and how?. 2022.
- Cools M, Fabbro Y, Bellemans T. 2018. Identification of the determinants of fare evasion. Case Studies on Transport Policy. [Volume 6, Issue 3](#), September 2018, Pages 348-352.
- Ministère de la Transition écologique et solidaire. République Française. Le phénomène de la fraude dans les transports collectifs terrestres. Une approche nationale. Avril 2019.
- Ramos, R, Silva H. Fare evasion in public transport: How does it affect the optimal design and pricing?. 2023

[www.logisticamartell.com](http://www.logisticamartell.com)

**Servicios:**

**Consultoría de logística integral**

- **Estrategia y negociación internacional.**
- **Solución de controversias y trato con los clientes del exterior.**
- **Análisis de riesgos de la operativa exterior.**
- **Análisis de documentación internacional.**
- **Gestión, análisis interno y soporte para la internacionalización.**
- **Trámites de exportación.**
- **Tramitación y gestión de aduanas.**
- **Logística internacional.**
- **Otros servicios de asesoramiento legal en comercio exterior.**
- **Redacción de contratos de distribución y de agencia.**
- **Traducciones de documentación.**

**Giancarlo Martell**

Asesor de Logística Internacional

C. +51 989 008 851

[info@logisticamartell.com](mailto:info@logisticamartell.com)

[www.logisticamartell.com](http://www.logisticamartell.com)





# La Riviera Maya y el Boom Turístico Inmobiliario



¡Hola! Mi nombre es **Magally Martell**, soy peruana y resido en la Riviera Maya, un lugar maravilloso, rodeado de hermosas playas, tranquilidad, entretenimiento, y sol todo el año. Quiero contarles que el mercado de bienes raíces en esta zona sigue en auge, las compañías inmobiliarias siguen construyendo y vendiendo departamentos, casas, terrenos, villas, entre otros. Los precios varían dependiendo de la ubicación y del tipo de propiedad que se elija. La mayoría de nuestros clientes adquiere una propiedad para colocarla en renta vacacional y obtener excelentes retornos de inversión (ROI).

El destino turístico está muy solicitado, recibimos turistas de todas partes del mundo y algunos deciden venir a disfrutar, pero también a invertir e incluso quedarse a vivir aquí. Tenemos propiedades en Playa del Carmen, Puerto Aventuras, Tulum y Cancún de distintos precios y con diferentes amenidades. Además, estamos esperando la culminación del Tren Maya y del Aeropuerto Internacional de Tulum, los cuales harán más fácil el acceso y traslado de nuestros visitantes. Los invito a visitarnos y si desean mayor información por favor enviarme un correo a [magamarplaya@gmail.com](mailto:magamarplaya@gmail.com) y al WhatsApp **+52 984 142 9841** y con gusto los atenderemos. Adicionalmente los podemos asesorar en todo el proceso de compra, constitución de Fideicomisos en caso de clientes extranjeros, rentas vacacionales, tours, decoración de su propiedad y escrituración de su unidad. **¡Gracias los esperamos pronto!**





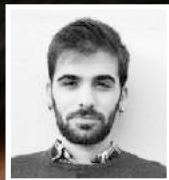


**Ruinas de Tulum  
Riviera Maya.**





Por:  
Dr. Ing. Julián  
Sastre (\*)  
Presidente del  
Instituto de  
Movilidad  
España.



Alejandro  
Hurtado  
López



Paula  
Fraile  
Díaz



María  
Cuello  
León

# PROTEGIENDO LA INFANCIA ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS

La seguridad en los accesos a los centros escolares es una cuestión de vital importancia en la planificación y operación de las instituciones educativas en todo el mundo. Los centros escolares no solo son lugares de aprendizaje, sino también comunidades donde los jóvenes pasan una parte significativa de su tiempo. Por lo tanto, la creación de un entorno escolar seguro no solo es una responsabilidad fundamental de las autoridades educativas y las administraciones escolares, sino también un factor esencial para el bienestar de los estudiantes, el personal escolar y la comunidad en general.

**Un ambiente escolar saludable puede mejorar directamente la salud de niños y jóvenes, favorecer el aprendizaje efectivo y contribuir a desarrollar adultos sanos, cualificados y productivos.**  
(OMS, 2004)

**La sociedad tiene una responsabilidad ética a la hora de garantizar que las escuelas estén en capacidad de proveer un ambiente de aprendizaje seguro en las comunidades escolares.**  
(Coordinadora de Educación y Cultura de Centroamérica (CECC) y UNICEF, 2008)

**La promoción activa de la salud en la escuela mejora tanto los resultados en salud física, emocional y social como los académicos de los estudiantes**  
(Unión Internacional de Promoción de la Salud y Educación para la Salud, 2010)

*Posicionamiento de diferentes organismos internacionales ante los beneficios de los entornos escolares saludables.*

La población infantil compone un grupo especialmente vulnerable ante la contaminación o la accidentalidad además de ser cada vez más propensa a conductas sedentarias. En relación a la seguridad vial, 1,35 millones de personas en todo el mundo pierden la vida en las calles y las carreteras cada año, y las lesiones por accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en menores y adultos entre 5 y 29 años. El sedentarismo es otro problema significativo. A nivel mundial, el 81 % de los adolescentes entre 11 y 17 años desarrolla una actividad física insuficiente según las recomendaciones globales sobre actividad física y salud de la OMS, y los niños pasan jugando al aire libre menos de la mitad del tiempo que pasaron sus padres. Es por ello que es necesario promover una planificación urbana que apueste por la recuperación del espacio público, por la mejora de la seguridad en las vías y por una movilidad activa ya sea peatonal o ciclista.

En este artículo, y desde el ámbito de la movilidad sostenible, se busca arrojar luz sobre este tema crítico y exponer las diferentes medidas para que los centros escolares puedan crear entornos seguros, inclusivos y propicios para el aprendizaje, al mismo tiempo que se educa a los alumnos y a las familias a través de ellos en los valores de la movilidad sostenible y en sus beneficios.



**Estrategia para reducir un 50% las muertes y traumatismo en carretera del Plan Mundial para la Seguridad Vial. Fuente: OMS.**

Estas medidas, que se desarrollarán más adelante, cumplen el objetivo principal de generar espacios seguros en los entornos escolares y mejorar la accesibilidad a estos, pero también una serie de objetivos específicos que aportan profundidad y calidad a las actuaciones:

- Fomentar la movilidad peatonal y ciclista entre los más pequeños.
- Educar a alumnos, padres y al personal escolar en los beneficios de la movilidad sostenible.



- Aumentar la participación pública entre todas las edades y en todas las fases de la planificación.
- Apoyar la creatividad de los alumnos y las familias dejándoles el diseño artístico de la señalización.
- Incentivar la participación femenina en todas las fases de la planificación al ser las mujeres las principales usuarias del espacio público.
- Mantener en activo procesos de evaluación y seguimiento para asegurar tanto el mantenimiento de estos nuevos espacios, como que el resultado cumpla con las necesidades de los ciudadanos.

El siguiente paso para alcanzar estas metas es aplicar una metodología que debe arrancar con la toma de datos mediante encuestas a la comunidad educativa, y la elaboración de un diagnóstico de la situación del centro educativo en cuestión, que permita conocer las necesidades existentes. Posteriormente, y tras celebrar reuniones entre la comunidad educativa y la administración, se establece el ámbito de actuación (entorno escolar e itinerarios) y se analizan las actuaciones para comprobar su efectividad, pudiendo ponerse en marcha pruebas piloto utilizando el urbanismo táctico.



**Metodología derivada del proyecto europeo STARS para el diseño y ejecución de entornos escolares seguros.**  
 Fuente: elaboración propia a partir de DGT.

En el desarrollo de esta metodología, existen una serie de elementos fundamentales a tener en cuenta para que los proyectos de transformación de entornos escolares en entornos seguros tengan éxito y se mantengan en el tiempo:

- **Educación en movilidad sostenible:** Los menores que aprenden sobre la movilidad sostenible están más inclinados a adoptar comportamientos respetuosos con el medio ambiente, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público en lugar de depender exclusivamente de automóviles particulares. Estos hábitos pueden perdurar en la

adultez y contribuir a que se reduzca el uso del transporte motorizado privado. Esta educación también incluye enseñanzas de seguridad vial, lo que puede reducir los accidentes de tráfico y mejorar la seguridad de los niños y peatones en las calles.

- **Participación ciudadana:** La participación pública permite que las voces de diversos grupos de la sociedad sean escuchadas. En este caso es muy importante dar voz a la percepción que tiene de su entorno la población infantil y tener en cuenta su opinión para hacer de las calles espacios más seguros y agradables. Además del alumnado, es igual de importante contar con la participación de las familias, el personal escolar y otros agentes sociales implicados.

La participación pública enriquece la información disponible para los planificadores urbanos y los responsables de la toma de decisiones. Las personas que viven y trabajan en una comunidad tienen un conocimiento profundo de sus necesidades y deseos y por ello su participación es clave para tomar decisiones mejor informadas y efectivas, contar con mayor legitimidad, prever conflictos y tensiones y aumentar el empoderamiento de la comunidad. Cuando las personas se sienten parte de la planificación es más probable que se involucren con la mejora de su comunidad y asuman las responsabilidades.



Alumnos y profesores pintan un paso de cebra en San Vicente del Caguán, Colombia. Fuente: juegoyninez.org

- **Planificación integral:** La planificación integral garantiza que todas las partes de un proyecto, programa o política se alineen y trabajen de manera coherente hacia objetivos comunes. Al tener en cuenta todos los factores relevantes, se pueden evaluar más precisamente las implicaciones de diferentes opciones y tomar decisiones más adecuadas. Es además muy útil para los enfoques a largo plazo y la optimización de los recursos.
- **Perspectiva de género:** La planificación urbana con enfoque de género busca garantizar que las políticas, los servicios y la infraestructura de las ciudades sean equitativos y justos para todas las personas, independientemente de su género. Esto contribuye a reducir las disparidades y promover la igualdad.  
Las mujeres constan como las principales usuarias del espacio público además de ser las que se encargan mayoritariamente de las labores de cuidado y acompañamiento de los niños. Es por ello que las mujeres son las que más están expuestas a la accidentalidad u otros problemas relacionados con el tráfico. Por no mencionar que son las principales víctimas de actos delictivos que se dan en las calles, como las agresiones sexuales. Por ello la participación activa de las mujeres en la planificación es esencial para diseñar espacios más seguros para todos.
- **Evaluación y seguimiento:** La evaluación y el seguimiento aseguran que las actuaciones sean efectivas en la consecución de sus objetivos y que se logren los resultados deseados. A través de esta se pueden identificar desviaciones y problemas en el proceso de planificación. Esto incluye cualquier



**Elementos de urbanismo táctico en un estado lamentable por la falta de seguimiento y mantenimiento. Bucaramanga, Colombia.**

**Fuente: Redacción O'hubo.**

discrepancia entre lo planificado y lo implementado, así como problemas imprevistos que requieran atención y solución. El seguimiento debe producirse tanto durante la fase de obra como en la de ejecución para así asegurar que el proyecto cumple con sus objetivos a lo largo de toda su etapa de funcionamiento y que no acaba volviéndose un problema por falta de adaptación a los cambios o mantenimiento.

Son varias las posibilidades existentes para actuar en el entorno de los centros educativos, con diferentes niveles de intervención sobre el espacio, y pudiéndose ser complementarias. La siguiente relación de actuaciones va de menor a mayor según el grado de intervención.

- 1- **Cortes de tráfico:** Son actuaciones puntuales y de carácter temporal que satisfacen una necesidad inmediata de reducir el tráfico para mejorar la seguridad en los puntos de acceso de los centros escolares. Estas se dan sobre todo en las horas de entrada y salida a los colegios y, aunque es una estrategia dinámica y flexible, no deja de ser puntual, además estar sujeta a la vigilancia de terceros como puede ser personal escolar, voluntarios o agentes de policía, por lo que no se genera un espacio seguro continuado en el tiempo.



**Agentes de la policía local de Granada regulan el tráfico a la hora de entrada de los escolares en el colegio Regina Mundi.**

**Fuente: ahoragranada.com**

- 2- **Calmado de tráfico:** Son un conjunto de medidas y estrategias utilizadas en la planificación urbana y la gestión del tráfico para reducir la velocidad de los vehículos en las áreas urbanas. Si se quiere conseguir que sean eficaces, las medidas de calmado de tráfico tienen que recurrir a un rediseño del espacio viario que impida superar, físicamente, los límites de velocidad que establezcamos. Para ello existen diversas medidas:



- Instalación de pasos de cebra sobreelevados, cojines berlineses o reductores de velocidad.
- Evitar la continuidad lineal de los itinerarios motorizados en zonas de calmado (30 y 20). Por ejemplo, se puede alternar el sentido de circulación por tramos de manzanas, de modo que un automóvil no pueda recorrer todo el paseo.
- Estrechamiento de carriles, una de las medidas más efectivas para inducir una adaptación instintiva en el conductor a la velocidad de la vía. Se puede realizar con mobiliario urbano, sin necesidad de grandes intervenciones u obras.
- Creación de zigzags e introducción de cambios regulares en el pavimento que rompan la linealidad de la calzada, forzando a los automóviles a reducir la velocidad.
- Eliminación de los cajones en las paradas de bus que obligan a retirarse del carril de circulación. Con ello, los autobuses tienen que parar en la calzada, priorizando el uso de esta por aquellos e imponiendo la velocidad del bus en la vía.
- Aumentar los pasos de peatones en avenidas y principales calles.
- Regulación de tiempos y coordinación semafórica que priorice el cruce de peatones en las intersecciones e impida alcanzar altas velocidades.
- Elaborar un plan de supermanzanas para extramuros, que impida el tráfico de paso y limite la entrada de vehículos en cada zona al tráfico de necesidad.



*Calle Alicante, Arahál, Sevilla. Fuente: Google maps.*

**3- Islas seguras:** Se trata de unos espacios peatonales que se localizan en los accesos a los centros escolares o en el entorno con el objetivo de ofrecer un espacio seguro de recreo y estancia tanto al alumnado como a sus familiares y docentes. Para ello se eliminan las bandas de aparcamiento contiguas a los centros y se sustituyen por ampliaciones de acerado, con acabados diferenciados. Además, son dotados de bancos y

nuevos árboles para la sombra. Para su correcto funcionamiento es importante complementarlas con actuaciones de pacificación del tráfico o urbanismo táctico.



*Isla segura en Escola Pia Balmes, Barcelona. Fuente: ajuntament.barcelona.cat*

**4- Ejes verdes:** Son viales en los que se añade un espacio sustancial para la plantación de vegetación arbustiva o arbórea. Normalmente, se aplican también en conjunción con medidas de calmado del tráfico y/o mejoras en las condiciones de circulación peatonal o ciclista. Tienen múltiples funciones y beneficios, entre ellos la mejora del entorno urbano, la movilidad sostenible, la calidad de vida de los residentes y la biodiversidad. Se pueden aprovechar los ejes verdes para implantar jardines de lluvia, nueva tendencia para lugares donde llueve frecuentemente y que permite aprovechar el agua de la lluvia para regar arriates y árboles. La vegetación puede ser plantada por los propios alumnos como parte del aprendizaje de la importancia de la biodiversidad y la sostenibilidad.



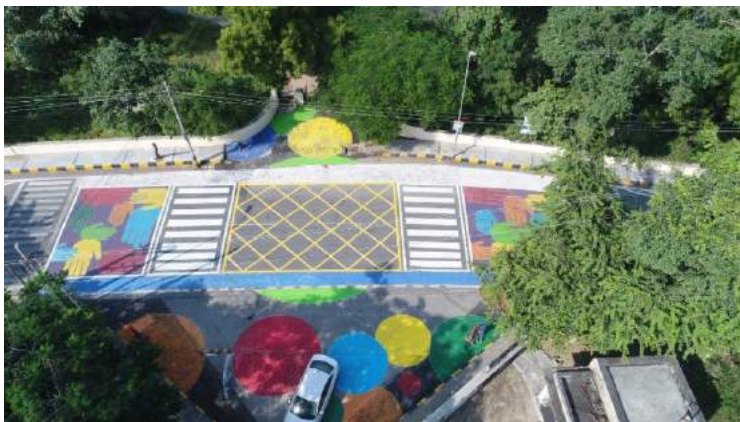
*Calle verde en Buenos Aires. Fuente: Google maps*

**5- Calles escolares:** Son vías entorno a los centros escolares que se cierran al tráfico temporalmente, al menos durante la hora de entrada y salida a la escuela. Con una sencilla intervención y de bajo coste, el desplazamiento por estas calles queda restringido a la movilidad peatonal o en bicicleta, promoviendo la movilidad activa entre los menores al mismo tiempo que se les ofrece un espacio seguro para ello.



*Calle escolar en Toronto, Canadá.  
Fuente: [spain.cleancitiescampaign.org](http://spain.cleancitiescampaign.org)*

**6- Urbanismo táctico:** También denominado Urbanismo Do-It-Yourself, consiste en una fórmula de transformación del espacio urbano basada en la realización de acciones urbanas a nivel local, puntuales y controladas, que modifican la ciudad de forma colectiva-colaborativa y no tan planificada en los despachos. Son actuaciones de bajo coste,



*Ejemplo de Urbanismo táctico en Udaipur, India.  
Fuente: [Espacioparalainfancia.online](http://Espacioparalainfancia.online)*

rápidos de implementar y ponen en el centro a las comunidades a las que pretende servir. Además, pueden ser temporales, y si funcionan, establecerse de forma permanente. Estas actuaciones contemplan el establecimiento de bancos, áreas de juego, mesas de picnic, mobiliario deportivo, etc. Además, el diseño creativo y la señalización puede ser diseñado en común por alumnos, familias o profesores para darle un carácter más identitario. Estos diseños llamativos además de embellecer también tienen como objetivo aumentar la seguridad vial al hacer que los cruces sean más visibles y atractivos para los conductores, recordándoles que están en una zona peatonal y que deben prestar atención a los peatones.

**Casos de buenas prácticas:**

## **PROYECTO PAULA, PEDALEA Y ANDA AL AULA**



*CEIP Guadalquivir. 2022*

Surge como continuación de "La Ciudad Amable" una iniciativa presentada en 2013 en el municipio de Mairena del Aljarafe (Sevilla, España), para solucionar mediante la conformación de "islas seguras" los problemas de accesibilidad y seguridad peatonal que se daba en el entorno de los centros escolares del municipio, esta iniciativa fue reconocida como mejor práctica en los X Premios Internacionales de Mejores Prácticas para la Mejora de las Condiciones de Vida, ONU 2014.



Actuaciones	Puntos fuertes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Itinerarios peatonales</li> <li>• Señalización y pavimento personalizada por los niños.</li> <li>• Ejecución de islas seguras.</li> <li>• Conjunción con la red ciclista</li> <li>• Calmado de tráfico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación de padres y alumnos</li> <li>• Fomento de la movilidad activa entre los alumnos.</li> <li>• Aumento de la seguridad y reducción de la accidentalidad.</li> <li>• Relevancia del papel de las mujeres en todos los procesos de planificación.</li> </ul>
Interés para el estudio	
<p>Se trata de un proyecto integral donde participan alumnos, familias, personal escolar, AMPAs y otros agentes sociales. Se proyecta en los adultos a través de los alumnos las bases de la movilidad sostenible y la importancia de su participación.</p>	

## PROGRAMA PROTEGEMOS LAS ESCUELAS



Escuela Grèvol. 2020

El programa “Protegemos las escuelas” de la ciudad de Barcelona (España) se aprueba en 2020 con el fin de avanzar hacia la pacificación del entorno de 26 escuelas.

Se ha extendido a 76 escuelas más durante el 2021, a otras 73 durante 2022 y otras 17 durante 2023, y se prevé que poco a poco todas las escuelas de Barcelona hayan adoptado las medidas de este plan.

Actuaciones	Puntos fuertes
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actuaciones de calmado de tráfico.</li> <li>• Diseño de la señalización personalizado.</li> <li>• Ejecución de islas seguras en los accesos y salidas.</li> <li>• Programa de personas voluntarias para el control del tráfico en el horario de entrada y salida de clase</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación de la comunidad educativa.</li> <li>• Programa ambicioso por el número de centros que engloba.</li> <li>• Aumento de la seguridad y reducción de la accidentalidad.</li> <li>• Mesas de seguimiento para la evaluación de los resultados.</li> </ul>
Interés para el estudio	
<p>Se logran nuevas perspectivas en lo relativo a la importancia de la participación pública en cuestiones de ordenación urbana. Estas medidas pueden llegar a ejercer un papel de punta de lanza en la transformación del metabolismo urbano de las grandes ciudades.</p>	



En cuanto a las conclusiones, a lo largo del artículo, se ha explorado cómo la movilidad sostenible se presenta como la respuesta más efectiva a los desafíos que suponen recuperar el espacio público y mejorar la seguridad en las calles y entornos escolares de nuestras comunidades. Está claro que, al promover modos de transporte más sostenibles, como caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público, no solo reducimos la congestión del tráfico, sino que también creamos entornos urbanos más seguros y amigables para peatones y ciclistas, que actualmente son relegados a un segundo plano por el dominio del automóvil privado.

Por otro lado, se reafirma que los niños y las niñas son un recurso invaluable para nuestro mundo y que garantizar su seguridad y educarlos en los beneficios de la movilidad sostenible es esencial para crear un futuro más accesible y sostenible para todos. La población infantil es especialmente vulnerable en entornos urbanos y en las calles, por lo que su seguridad debe ser una prioridad absoluta. Al mismo tiempo, proporcionarle una educación que fomente la movilidad sostenible y la conciencia ambiental es una inversión en la construcción de generaciones futuras

comprometidas con la preservación del medio ambiente y la promoción de estilos de vida más sostenibles.

Es por estas premisas que las actuaciones para mejorar los entornos y calles escolares se presenta como la mejor de las soluciones ante esta problemática: reducen las congestiones de tráfico y reeducan en seguridad vial, disminuyen la contaminación del aire en las calles y pueden ser un punto de partida para el aumento de la movilidad activa y la planificación urbana que sitúe en primera página el disfrute del espacio público por los ciudadanos de todas las edades.

Por último, destacar que la participación pública es un pilar fundamental en todas las fases de la planificación urbana y de seguridad escolar. La inclusión de la comunidad no solo aporta una diversidad de perspectivas y conocimientos valiosos, sino que también garantiza la legitimación pública de los proyectos. La aceptación y el apoyo de la comunidad son esenciales para el éxito de las iniciativas de seguridad vial y movilidad sostenible. La participación pública es una herramienta poderosa para construir consenso y promover cambios positivos en nuestras ciudades.





Por:  
Ing. Rómulo Mucho

# PRIMERA CUMBRE DE LA AGENCIA INTERNACIONAL DE ENERGÍA-AIE PARA ANALIZAR Y DISCUTIR LA DEMANDA Y OFERTA DE MINERALES CRÍTICOS PARA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA.

**La Agencia Internacional de Energía (AIE) es un organismo global autónomo en el marco de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), que tiene su sede en París y es dirigida por su Director Ejecutivo el Dr. Fatih Birol de origen turco.**

La AIE se fundó en 1974 como respuesta de los países consumidores a la crisis del petróleo del año 1973, con el objetivo de ayudar a los países a coordinar una respuesta colectiva ante los futuros problemas en el suministro de petróleo mediante un mecanismo de liberación de reservas de petróleo de emergencia.

Ante la amenaza real y actual del calentamiento global, el mundo necesita encontrar respuestas, por ello se ha fijado metas como emisiones netas cero de carbono. Ante esta situación la AIE se ha visto obligado a prestar atención especial al tema de los minerales críticos y su papel trascendente en la transición energética hacia

energías limpias o libres en carbono. En julio del presente año, la AIE publicó su primera REVISIÓN DE MINERALES CRÍTICOS en el mundo, que tiene como objetivo proporcionar un conocimiento y comprensión clara de la dinámica actual de la demanda y el suministro y lo que significan para el futuro. Ante esto, la Agencia Internacional de Energía convocó a la primera Cumbre de Minerales Críticos y Energía Limpia en París el pasado 28 de Setiembre del presente año, participaron 50 países de los 5 continentes, incluidos grandes productores y consumidores de minerales críticos, se reunieron con líderes de la industria minera, inversionistas y la sociedad civil para

compartir experiencias, analizar y discutir acciones efectivas. sobre minerales críticos para garantizar transiciones energéticas rápidas y seguras. Esta primera Cumbre Internacional está basado en el mandato ministerial otorgado a la AIE en el 2022 para promover su trabajo sobre minerales críticos, los materiales en el corazón de tecnologías clave de energía limpia, como turbinas eólicas, paneles solares y vehículos eléctricos. Los gobiernos de todo el mundo han pedido a la AIE que haga recomendaciones sobre opciones para diversificar el suministro de minerales críticos y la fabricación de tecnología de energía limpia. Para lograr esto, la AIE está creando una nueva División de Seguridad Energética y Minerales Críticos dentro de su Secretaría dedicada a estos temas. La primera REVISIÓN ANUAL DEL MERCADO DE MINERALES CRÍTICOS que la agencia ha publicado en julio de este año junto con un nuevo explorador de datos en línea, muestra que el despliegue récord de tecnologías de energía limpia está impulsando una enorme demanda de minerales como; litio, cobalto, níquel, cobre, grafito y elementos de tierras raras. El diseño de nuevas estrategias para satisfacer esta nueva ola de demanda fue el centro de las discusiones entre los participantes en la Cumbre.

Esta primera Cumbre ha adoptado seis medidas de acción clave para garantizar un suministro seguro, sostenible y fiable de minerales críticos:

**1. Acelerar el progreso hacia un suministro diversificado de minerales:** Para respaldar las ambiciones climáticas y de energía limpia de los países, será necesario aumentar significativamente el suministro de muchos minerales y metales. Los avances en la diversificación de las fuentes de suministro también han sido limitados en los últimos años. Los delegados coincidieron en la necesidad de acelerar el progreso hacia suministros diversificados y sostenibles de minerales críticos. A partir del histórico informe del 2021 EL ROL DE LOS MINERALES CRÍTICOS

EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA. La AIE ha empezado a centrarse en la atención de la existencia de los minerales críticos y en la necesidad de ampliar el suministro para respaldar los objetivos de cero emisiones netas y al mismo tiempo garantizar un mercado, una economía diversificada y segura.

**2. Liberar el poder de la tecnología y el reciclaje:** Los participantes subrayaron la importancia de aprovechar todo el potencial de la tecnología y el reciclaje para aliviar posibles falencias en el suministro. Las nuevas tecnologías pueden reducir los requisitos de energía y agua en la extracción y su procesamiento, optimizar los métodos de extracción, el diseño de productos y los procesos con su fin de vida útil para mejorar la eficiencia de los recursos. La AIE también emprenderá un estudio en profundidad para examinar enfoques eficaces para el reciclaje que abarquen todas las fuentes potenciales, como los desechos electrónicos, la chatarra industrial, las baterías al final de su vida útil, las turbinas eólicas y los imanes permanentes.

**3. Promover la transparencia en los mercados:** algunos mercados de minerales críticos se caracterizan por una transparencia de precios limitada que puede introducir volatilidad y obstaculizar nuevas inversiones. También hay cada vez más pedidos de los consumidores para obtener más información sobre los riesgos a lo largo de la cadena de suministro. Los participantes enfatizaron la necesidad de promover mercados transparentes que faciliten nuevas inversiones reforzando las prácticas de debida diligencia y trazabilidad. La AIE fortalecerá sus capacidades de seguimiento del mercado, incluidas las proyecciones de oferta y demanda, tal como lo exige el PLAN DE 5 PUNTOS DEL G7 PARA LA SEGURIDAD DE LOS MINERALES CRÍTICOS. La edición inaugural de la revisión del mercado de minerales críticos de este año de la AIE proporciona una perspectiva integral del mercado.







#### 4. Mejorar la disponibilidad de información confiable:

Los datos son vitales para garantizar un mercado que funcione bien y para permitir a las empresas y a los formuladores de políticas públicas establecer prioridades y abordar posibles puntos críticos. La AIE desempeña desde hace mucho tiempo un papel como principal proveedor de datos precisos y actualizados. Junto con sus asociados, la AIE desempeñará un papel de liderazgo en las exploraciones y cómo esta experiencia puede permitir el intercambio de datos públicos sobre minerales críticos.

**5. Crear incentivos para prácticas sostenibles y responsables:** Los participantes de la Cumbre destacaron la importancia de incentivar la producción sostenible y responsable de minerales críticos, como recompensar los esfuerzos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) y acelerar la aprobación de nuevas instalaciones sin relajar las protecciones legales y regulatorias. El CRITICAL MINERALS POLICY TRACKER de la AIE monitorea la evolución de las políticas y las preocupaciones ESG, además de trabajar con los gobiernos y otras partes interesadas para desarrollar nuevas orientaciones políticas para reducir los impactos negativos de la producción de minerales.

**6. Fomentar la colaboración internacional:** Un tema recurrente a lo largo de la Cumbre fue que el crecimiento de la demanda de minerales críticos no puede ser resuelto por ningún país o empresa por sí

sola. Entonces, se debe fortalecer los esfuerzos de colaboración internacional entre gobiernos, participantes del mercado, sociedad civil y organizaciones internacionales son cruciales para enfrentar estos desafíos de manera inclusiva. La AIE tiene una larga trayectoria facilitando el diálogo entre líderes del gobierno, la industria y la sociedad civil a través de eventos como la Cumbre.

De cara al futuro, la AIE celebrará una próxima Reunión Ministerial en febrero de 2024, coincidiendo con el 50 aniversario de la fundación de la AIE. La reunión ministerial de 2024 brindará una oportunidad clave para que los países evalúen lo que significan los minerales críticos para el panorama cambiante de la cooperación internacional en materia de seguridad energética y cambio climático, incluido el papel de la AIE para garantizar un suministro seguro, sostenible y responsable de minerales críticos para la energía limpia, cadenas de suministro de energía. Esto incluirá el anuncio de la próxima fase del Programa Voluntario de Seguridad de Minerales Críticos de la AIE, que incluirá opciones de almacenamiento y otras medidas diseñadas para garantizar cadenas de suministro transparentes y resilientes basadas en experiencia e información compartidas. El Perú tiene una excelente oportunidad de asociarse y participar activamente en la discusión y acciones a tomar en las políticas de transición hacia energías limpias en carbono y el rol importante de los minerales críticos dentro de la Agencia Internacional de Energía.



Por:  
Gerardo Regalado



## **PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL SENTIDO ARISTOTÉLICO O ¿SEGUIMOS HACIENDO PLANIFICACIÓN URBANA 4 X 4?**

**La condición de ciudadanía entiende que los individuos para tornarse ciudadanos tienen que someterse al imperio de la ley, a aquellas normas que organizan y orientar la posición que deben ocupar en la estructura social en la cual se quieren adscribir, a partir de un pacto social al que se someten de forma libre y sin ser coaccionados. Sin embargo, el concepto de ciudadanía en el sentido aristotélico define al hombre como un “animal político”, en clara relación biunívoca entre la definición de humanidad y su residencia en la ciudad, o la polis como la denominaban los griegos.**



Es en ese sentido, el individuo que reside en la ciudad, el urbanita, y que de forma cíclica es segregado de la vida política en la urbe por sus autoridades ediles, en su calidad de ciudadano, es convertido en una persona rústica e ignorante, pero muy conveniente para los propósitos de los intereses particulares que campean en la ciudad, porque para ellos la ciudad es una mercancía.

En ese contexto, participar en el gobierno de la ciudad, en los procesos de planificación urbana, implica ejercer nuestra condición de ciudadano, para ejercitar nuestros derechos personales, civiles, políticos, económicos, sociales y culturales, como miembro de una comunidad. Esto se denomina "ciudadanía social" que no minimiza la participación del urbanita en el sentido de su individualidad sino que amplifica el ámbito de sus requerimientos y carencias como miembro de un conjunto de individuos reunidos entorno a un fin concreto y anhelado (Marshall, 1998).

No obstante, en el Perú y en nuestras principales ciudades como la megalópolis de Lima-Callao, el Estado en sus diferentes estadios y jurisdicciones, de forma muy conveniente segrega a los ciudadanos de sus derechos de participación ciudadana, en especial, de los procesos de formulación y aprobación de los diferentes instrumentos de gestión del territorio. Pero ¿de qué forma el gobierno local segrega a los ciudadanos del ejercicio de la participación ciudadana en la planificación urbana de sus ciudades?, si podemos dar fe de las constantes invitaciones a participar como sociedad civil organizada o como ciudadanos de a pie en dichos procesos.

En ese aspecto, inferimos de forma general que el gobierno local "esconde" información básica, elemental y vital que debiera ser explicada en lenguaje sencillo, acerca de la ciudad que anhelamos y cómo podemos conseguir ese propósito. Sin embargo, el gobierno local incumple el artículo 112 de la Ley Orgánica de Municipalidades (Ley 29792) referida a la participación de los vecinos en el gobierno local en la "formulación, debate y concertación de sus planes de desarrollo, presupuesto y gestión", porque la información de dichos instrumentos que se ha de valorar y poner en discusión no está disponible en un lenguaje asequible para todos los ciudadanos sin excepción.

En ese sentido, estimamos que el gobierno local desplaza y segrega al urbanita en sus derechos ciudadanos para participar en la planificación urbana de tres formas: 1) por la falta de una política de divulgación, concientización y capacitación utilizando un lenguaje

fácil y sencillo capaz de ser entendido por cualquier ciudadano al margen de su grado de instrucción; 2) ausencia de información clara, sencilla y útil acerca de los beneficios, pros y contras de los productos de la planificación urbana, como son, la zonificación y los usos del suelo; y 3) ausencia de información sobre los proyectos de infraestructura de movilidad urbana y de equipamientos urbanos con relación a sus impactos viales y ambientales que deben generar y cómo se mitigarán.

Con respecto a la primera forma, el gobierno local no aprovecha los canales de comunicación como las redes sociales o las cartillas del contribuyente que llegan todos los años a sus casas o negocios, para instruir a sus ciudadanos sobre los conceptos y objetivos más esenciales de la planificación urbana: el porqué, el cómo y qué lograremos participando en dichos procesos.

En cuanto a la segunda forma, la zonificación y los usos del suelo, el gobierno local, "convenientemente" mantiene su silencio, simplemente por que el suelo urbano al ser un bien escaso, sobre todo en las áreas de mayor dinámica de consolidación, genera mayor renta diferencial, y mayores economías de aglomeración y de escala, convirtiéndose en un "bien" a especular y por lo tanto incrementará su valor. En efecto, el cambio de la normativa urbanística incrementará las alturas y por ende la densidad edificatoria y dará permiso para intensificar los usos del suelo con actividades comerciales e industriales de mayor jerarquía.

Por lo tanto, los promotores inmobiliarios incrementarán sus ganancias debido a la plusvalía urbana que se generará, en claro contubernio con los funcionarios municipales. Esta situación atenta y desprovee a los ciudadanos de sus derechos económicos y sociales sobre sus predios, que son comprados a precios ínfimos, aprovechándose de la ignorancia que genera la falta de conocimiento respecto a esos cambios en la normativa urbanística.

Con relación a la tercera forma, el gobierno local, continuamente recibe y maneja información privilegiada a cerca de las inversiones públicas y privadas a partir de la presentación de los anteproyectos en consulta o las licencias de edificación y habilitaciones urbanas. Sin embargo, "convenientemente", no son socializadas para conocimiento del ciudadano, privándolo de su derecho a la consulta previa y de opinión sobre las ventajas y desventajas que ocasionarán dichos proyectos.



En ese contexto, lo que sigue a continuación, son las consultas públicas de los diferentes aspectos de los planes formulados por los consultores contratados.

Estos espacios concebidos para informar, explicar, discutir y consensuar el diagnóstico y las propuestas del desarrollo urbano observan una escasa y desmotivadora asistencia de los ciudadanos y colectivos sociales, y los actores que asisten son la mayoría entendidos “medianamente” en la materia, algunos de ellos funcionarios de los municipios enviados por sus alcaldes para recoger información. Sin embargo, siendo ellos los que han facilitado información acerca de la problemática urbana de sus jurisdicciones y los que mayor preocupación deberían mostrar al respecto, no participan de manera pertinente y propositiva. Por otro lado, la actitud pusilánime de los colegios profesionales y la academia. Los primeros se sienten representados por los funcionarios municipales, olvidando que muchos de ellos ni siquiera están colegiados o habilitados para el ejercicio profesional al no estar al día en el pago de la cuota institucional, y los segundos, que a la vista son muy pocas las facultades que forman urbanistas y planificadores, y que por lo tanto, no asumen su responsabilidad con el desarrollo urbano, dejando estos encargos a profesionales sin formación e inexpertos, como son los que forman, con algunas excepciones honrosas, la mayoría de las universidades del país.

Por lo general, la práctica de la planificación urbana en el país y sobre todo en las principales ciudades, carece de profesionales idóneos, su formación está limitada desde los aspectos conceptuales hasta la metodología de abordaje de dichos estudios, solo se limitan a utilizar los famosos “manuales” que ha editado y aprobado el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS), como una suerte de “plantilla” que planean utilizarlos en cualesquiera de las ciudades de nuestro país, ignorando que existe multidiversidad de territorios y sobre todo multiculturalidad.

Esta situación ya tiene larga data, décadas encargando a “consultores” fuera de la organización municipal, porque principalmente los funcionarios municipales no tienen la formación y expertise para formular los instrumentos de gestión del territorio necesarios para el desarrollo urbano, dejando en manos de los “expertos” los destinos del hábitat urbano.

Este escenario nos muestra que, nuestro sistema de planificación urbana y de acondicionamiento territorial se encuentra en las antípodas de esta práctica necesaria para el desarrollo urbano sustentable, lo que antiguamente se conocía como la “planificación urbana 4 x 4”, es decir, 4 “sabios” encerrados en 4 “paredes” definiendo el crecimiento urbano.

Francesc Perroux decía que la planificación es una construcción colectiva a partir de un diálogo social. En el contexto antes descrito, solo encontramos un diálogo de sordos entre los supuestos genios de la planificación urbana y ciudadanos que ignoran y no entienden lo que se conversa, y por lo tanto están desprovistos de sus derechos jurídicos y políticos concernientes a la participación ciudadana en los procesos de toma de decisiones acerca del futuro de sus ciudades.

Podemos entonces concluir que para instaurar un diálogo social equilibrado y justo en los procesos de planificación urbana, es necesario que, los gobiernos locales inicien y promuevan una verdadera transformación comunicacional acercando en lenguaje sencillo y comprensible los conceptos y beneficios más importantes de la planificación urbana para con sus ciudadanos urbanitas utilizando todos los canales posibles, pero dentro de una red sinérgica que incorpore a la empresa privada, la academia y las instituciones normativas del Estado en el ámbito del desarrollo urbano sostenible.





Por:  
Dr. Fabricio  
Orozco V.



# LA ATU: NO CAMBIÓ NADA

**Se dieron cambios en los altos cargos de la ATU y hasta la fecha sólo se ha tratado de cambio de nombres y personas, pero no hay un cambio de gestión que permita tener una idea clara para el cumplimiento de los objetivos de la entidad, en especial aquel que es el principal referido a la implementación de un Sistema de Transporte Público Integrado para Lima y el Callao.**

**E**n efecto, recién en agosto de este año se ha lanzado el concurso y se ha otorgado la buena pro a una firma consultora para que elabore el Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao; es decir, un nuevo estudio que sirva de diagnóstico y marco para la implementación de las diversas acciones para concernientes a la movilidad de la ciudad, incluido el elemento de transporte público masivo.

Sin embargo, en dicho mes se ha procedido a reordenar rutas de Lima y Callao para que no se superpongan a las rutas del Metropolitano y de los Corredores Complementarios, llamando la atención que se permite el uso de unidades vehiculares como "combis" y "custers" que no están permitidas para el transporte

público de Lima y Callao. Este reordenamiento de rutas además se constituye en un elemento que favorece al transporte informal dado que se suprimen las líneas de transporte que se superponen, especialmente, a los Corredores Complementarios, dejando que la demanda de pasajeros que los Corredores Complementarios no llegan a satisfacer por tener escasa flota sea cubierta por los taxis colectivos.

Es lamentable ver como estas decisiones aparentemente bien adoptadas desde el punto de vista técnico no son tales, pues en la realidad de los hechos colisionan con la oferta precaria de buses de los Corredores Complementarios y la creciente oferta de servicio de los transportistas informales.

Además, la ATU sigue atrapada sin dar soluciones inmediatas. Veamos, los Corredores Complementarios siguen prestando un servicio deficiente, con flota insuficiente como consecuencia de la licitación frustrada desde el período 2014 – 2015, han pasado 8 años sin que se tenga una solución a la escasa flota en operación debido a que no se ha adoptado la decisión política de completar las licitaciones declaradas nulas. En igual sentido está la problemática contractual del Metropolitano, cuya vida útil de las unidades vehiculares llega a su tope máximo y no hay visos de reposición de flota; a lo cual también se suman las postergaciones de la Línea 2 del Metro de Lima.

Esta situación descrita y que para nadie es un secreto, ha puesto en tela de juicio el papel de la ATU. En efecto; muchos fuimos partidarios de tener una Autoridad Única para el Transporte de Lima y el Callao, pensando que esa sería una solución a la problemática del transporte, pero, sobre todo, en lo referido a tener una autoridad que dirija, planifique, implemente y gestione el sistema de transporte público integrado para Lima y el Callao.

Esta propuesta era válida en tanto la autoridad única tuviera autonomía plena y dependiera en forma directa de las municipalidades provinciales de Lima y el Callao; sin embargo, se le excluyó del ámbito municipal y se le ubicó como un órgano del MTC, dependiendo directamente de un ministerio que tiene otras prioridades muy diferentes a la solución de problemas para una ciudad.

En ese orden de ideas, como ya se ha expresado en anteriores artículos, urge reformar la ATU y dicha acción pasa por considerar aspectos fundamentales en su marco normativo vigente, tales como sustraerla del MTC y redefinirla como una entidad adscrita a la autoridad mancomunada de la MML y la MPC, que además sea unidad ejecutora. Se requiere de una autoridad de transporte que entré a gestionar desde la visión de los gobiernos locales que son los llamados a darle solución a los problemas de la ciudad y no el distante MTC que tiene otras prioridades y otras tareas en el sector.

Hacer un balance de la ATU en este primer período de existencia es necesario para poder determinar los ajustes necesarios y hacer el replanteamiento legislativo. La ATU ha sido ineficiente en el manejo del transporte público y sus imprecisiones y sesgo los ha llevado a fomentar el transporte informal. En efecto, la inacción para completar la flota de los Corredores Complementarios y la falta de medidas para reordenar el transporte de las empresas convencionales ha hecho

que la demanda insatisfecha sea cubierta por el transporte informal. A ello hay que sumarle medidas desacertadas que contradicen lo poco que se había avanzado como volver a autorizar a empresas el uso de vehículos como “combis” y “custers” en rutas que estaban previstas para buses de 10 metros a más.

Otro aspecto descuidado por la ATU en estos años de vida es la fiscalización y el poco interés por la calidad del servicio que se presta a los usuarios del transporte público. En efecto, los buses de los Corredores Complementarios no tienen ningún tipo de revisión respecto su estado de conservación, interiores y limpieza; condiciones que están establecidas en sus respectivos contratos de concesión. Igualmente, los buses del Metropolitano presentan serios problemas de cuidado y mantenimiento, al extremo que algunos evidencian oxido y corrosión externa y desgaste en asientos y pasamanos, sin dejar de lado las fallas mecánicas; incumpliendo así estándares de calidad previstos en los contratos de concesión.

En cuanto al transporte en las rutas con autorización, se ha intensificado la guerra por el pasajero y la guerra por el centavo, las empresas de transporte no tienen programación ni frecuencia y la autoridad ausente no fiscaliza estos problemas que afectan al usuario que tiene como alternativa el transporte informal.

Es evidente que este ingrato papel que hoy juega la ATU ha hecho que nuevamente estemos en una situación similar a la que atravesaba el sistema de transporte de Lima hace 15 años atrás con flota obsoleta y donde la mayoría de las empresas de transporte siguen siendo sólo un cascarón societario.

En consecuencia, insistiremos desde esta columna en la modificación de la ATU planteando que se convierta en una autoridad mancomunada de las municipalidades Metropolitana de Lima y Provincial del Callao; la solución de los problemas del transporte público no puede estar ausente en las agendas políticas y técnicas de las autoridades municipales de la megalópolis Lima – Callao, por lo que urge que la ATU vuelva al ámbito municipal tal como se ha planteado en anteriores artículos.

Poco ha variado en los últimos 15 años, y lo poco que se había avanzado en transporte público en Lima y el Callao hoy está en franco retroceso, con el agravante que el usuario es quien padece de esta realidad al no contar con un servicio digno que le permita movilizarse en forma segura, eficiente, rápida y a tarifas justas en la ciudad.





## ALCALDE DEL DISTRITO DE ANCÓN FIRMÓ EL “PACTO POR UNA VIVIENDA DIGNA”

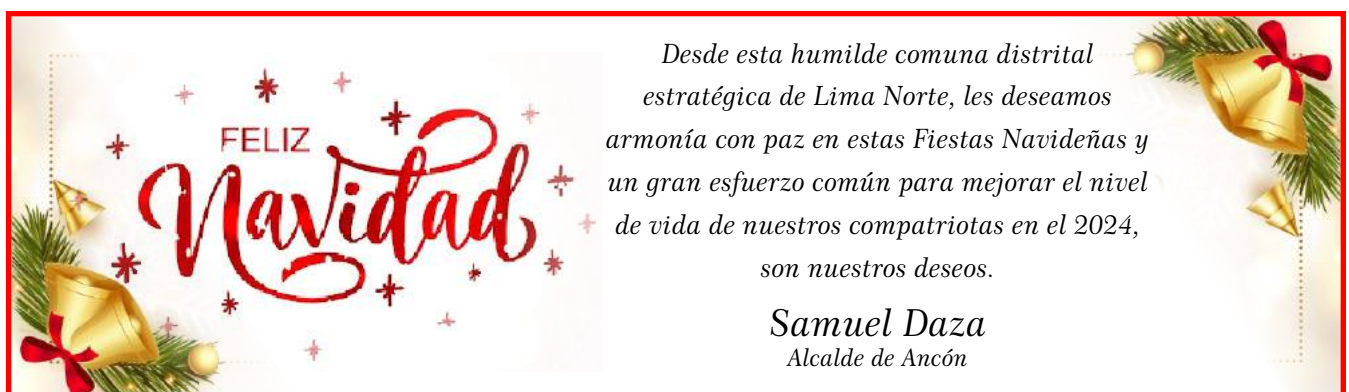
El ingeniero Samuel Daza, burgomaestre del distrito de Ancón, la ministra de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Hania Pérez de Cuéllar, líderes locales, colegios profesionales y gremios empresariales suscribieron el “Pacto por una Vivienda Digna”.

Dicho acuerdo tiene como propósito brindar a las familias de escasos recursos acceso a viviendas formales con servicios de calidad y así cegar la brecha habitacional en el país.

**Durante esta sesión, el alcalde Daza, manifestó la buena ubicación de su distrito gracias a los tres**

**ejes de desarrollo fundamentales en Lima Metropolitana: Puerto del Callao, el futuro Puerto de Chancay y el próximo Parque Industrial de Ancón; por ese motivo, resaltó la importancia de planificar el espacio para generar viviendas en ese sector.**

Asimismo, expresó su agradecimiento hacia el Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento de que la construcción de las viviendas sociales se realice en Ancón de forma ordenada, además declaró su deseo de que el distrito de Lima Norte siga siendo considerado en diversos proyectos.





Por:  
Jorge R.  
Calderón Cornejo

# PARTO CON ANALGESIA



“Parirás con dolor”, rezan las sagradas escrituras, y así se ha constituido socialmente hasta nuestros días. Desde tiempos pretéritos los partos se realizaban en el calor del hogar, frente a una hoguera, atendido por parteras, que eran generalmente la mujeres experimentadas más longevas de la comunidad, menester que fue heredándose de generación en generación, cada grupo humano con sus diferentes particularidades y costumbres pero que tenían algunas características en común como lo son el acompañamiento de sus seres queridos más cercanos, las pociones calientes de hierbas como bebida, los aceites para colocar en el vientre con la finalidad de mitigar el dolor, la libertad de movimiento y la posición para parir en actitud erguida de manera instintiva y no echada, generalmente en cuclillas, o sentada, o arrodillada, o paradas cogiéndose de un horcón o una sogá o abrazado de una persona generalmente su pareja, sobre pieles o petates.

Pero los tiempos han cambiado, con la finalidad de disminuir la mortandad de la madre o el bebé o de ambos cuando las cosas no salían bien y no se les podía llevar a un centro hospitalario por los problemas geográficos, se institucionalizó la atención del parto con la intención de protegerlos, para realizarlos en los hospicios por los médicos (siempre varones) y se perdió el acompañamiento, el uso de las bebidas tradicionales, la libertad de movimiento, la posición natural y cómoda para parir que es la posición vertical o erguida, presentándose más bien, la conminación a una cama, los rasurados, los enemas evacuantes, los sueros endovenosos a diestra y siniestra y los tactos vaginales frecuentes, más aún cuando se trata de hospitales docentes, presentándose la exposición a muchas

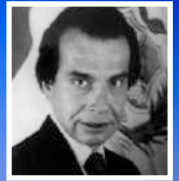
personas vulnerando su legítima privacidad y tranquilidad incrementando el temor y la ansiedad, asociado a esto último, muchas mujeres actuales, en especial las ciudadinas y las muy jóvenes, adolescentes y hasta niñas, tienen poca tolerancia al dolor, con umbral bajo, que va en contra de la buena evolución del proceso de la labor del parto y parto. Por ese motivo han ido apareciendo varias técnicas con la intención de disminuir la sensación del dolor, ese dolor que altera la dinámica del parto con partos más prolongados, con mucho sufrimiento, obligándolas a solicitar con desesperación el término del embarazo por operación cesárea, procedimiento no exenta de riesgos especialmente cuando se realiza sin indicación justificada.

Existen varias técnicas para disminuir el dolor del parto como son el acompañamiento, el baño en agua tibia, tina de agua tibia, el uso de pelotas flexibles, el yoga, el baile y hasta la acupuntura, medidas que muchas veces no satisfacen el manejo del dolor por lo que en la actualidad existe técnicas aprobadas por la FDA (Food and Drug Administration) y dentro de ellas la Analgesia Neuroaxial, más “analgesia epidural” la cual se administra en un espacio de la columna lumbar y disminuye la sensación del dolor haciéndolo más tolerable y por tanto más posibilidad de parto vaginal que como ya se sabe, provoca menos necesidad de otros analgésicos y disminuyendo la necesidad de operación cesárea, a todos estos procedimientos en beneficio de la madre y su bebé también se le conoce como “parto humanizado” o “parto respetado”. Nuestras mujeres, en especial las adolescentes no tienen por qué sufrir durante la labor del parto y parto.



# APEC 2023 SAN FRANCISCO

Por:  
Augusto R.  
Olortegui  
González



## PERÚ EN APEC

**EL PERÚ RECIENTEMENTE A TRAVÉS DE SU PRESIDENTE DRA. DINA BOLUARTE RECIBIÓ LA PRESIDENCIA PRO TEMPORE DEL FORO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA ASIA PACIFICO (APEC ) DE MANOS DE JOE BIDEN, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS EL CUAL ASUMIRÁ, EN ENERO DEL 2024, EN MOMENTOS QUE LA ECONOMÍA MUNDIAL SE ENCUENTRA EN PLENA RECESIÓN, LO CUAL SIGNIFICA QUE EL PRESIDIR Y DIRIGIR APEC EN FORMA EXITOSA, SE CONVIERTE EN UN GRAN RETO QUE LE PUEDA PERMITIR UN MAYOR DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIDO PROPUESTO PARA LAS 21 ECONOMÍAS QUE LA CONFORMAN ES MUCHO MAYOR. LA PRESIDENTE DRA. DINA BOLUARTE, LAMENTABLEMENTE, NO CUENTA CON UN COMITÉ MULTIDISCIPLINARIO DE ASESORES PERMANENTES CON PROFESIONALES IDÓNEOS, CONOCEDORES DE ESA IMPORTANTE FALENCIA, DOS ORGANISMOS TUTELARES PERUANOS COMO CÁMARA DE COMERCIO DE LIMA (CCL.) PRESIDIDA POR LA DRA. ROSA BUENO Y EL CUERPO TÉCNICO DE TASADORES DEL PERÚ PRESIDIDA POR EL ING. MIGUEL CORDANO, HAN PUESTO A SU DISPOSICIÓN, SU MEJOR STAFF MULTIDISCIPLINARIO DE ASESORES PROFESIONALES IDÓNEOS, AD HONOREM, A FIN DE QUE LE PERMITAN A LA ACTUAL PRESIDENCIA DE APEC ALCANZAR LAS MAYORES METAS, FORTALECER EL DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIDO PROPUESTO DE APEC, ENTRE LAS 21 ECONOMÍAS QUE LO CONFORMAN.**

**E**l Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), es un mecanismo Trans Pacífico, concebido por Australia y Japón en 1989 para promover el crecimiento económico, el bienestar a partir de la liberalización del comercio y la inversión en la región Asia Pacífico, opera sobre compromisos o tratados no vinculantes, todas las decisiones se toman por consenso y los compromisos son asumidos de manera voluntaria. Los objetivos de APEC se orientan a mantener el crecimiento económico regional y contribuir al desarrollo de la economía mundial, a acentuar las ganancias positivas regionales e internacionales derivadas de la creciente interdependencia económica; a través de bienes, servicios, capital y tecnología. Desarrollar y fortalecer el Sistema de Comercio Multilateral en interés de todas las Economías del Asia Pacífico y reducir las barreras Comerciales. Actualmente cuenta con 21 Economías Miembros: Australia, Brunéi, Darussalam, Canadá, Corea, Chile, China, Estados Unidos, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papúa, Nueva Guinea, Perú, Rusia, Singapur, Taiwán, Tailandia y Vietnam.

El Perú al asumir la Presidencia de APEC, se posiciona para tener mayores oportunidades de exportación e importación y estrechar los vínculos comerciales con otros países. El intercambio comercial con las 21 economías que integran APEC creció un 12% anual desde nuestra incorporación a este foro en 1998, según Comex Perú.

Perú tiene planes de expansión y profundizar el acuerdo comercial con China, su primer socio comercial, comenzar a negociar el tratado de libre comercio con Tailandia y ampliar los giros en las relaciones entre Perú y Japón hacia la infraestructura y la minería. Esto se explica porque el 66% del intercambio comercial del Perú ocurre con estas economías.

Perú no ostentaba esta codiciada posición por los líderes del Pacífico desde el año 2016, año en que también tomó la presidencia, como lo hizo también en el año 2008.

En la reciente ceremonia del 17 de noviembre del 2023 al Presidente del Perú Dina Boluarte, recibió la Presidencia ProTempore del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico APEC para el 2024 de parte del Presidente de los Estados Unidos Joe Biden. Asistieron

a la ceremonia de la trasmisión de mando, todos los líderes del Foro Económico Asia Pacífico APEC, en su discurso de recepción del cargo, la presidenta Dina Boluarte, agradeció a los concurrentes y les comunicó que se habría un nuevo ciclo oportunidades de inversión.

Primero detalló que, en el Consejo Consultivo Empresarial de APEC, se debe impulsar las inversiones en Infraestructura, Minería, Agroexportación, Energía y otros sectores.

Dijo haber encontrado en la cartera 46 proyectos mineros que engloban una inversión de \$53,000,000.00 (Cincuenta tres mil millones de Dólares); además del Plan Nacional de Infraestructura, que comprende 72 proyectos de inversión en sectores prioritarios como: Salud, educación (formación de nuevos profesionales técnicos de acuerdo a los requerimientos de las nuevas industrias tecnológicas), infraestructuras (carreteras, hospitales, colegios, entre otros), transporte (los trenes de Tumbes a Tacna y el más importante el Trans Continental que bordea la Marginal de la selva hasta Brasil), comunicaciones (liberar el Internet), medio ambiente, agua, agricultura, riego y saneamiento, electricidad (fabricación de paneles solares, hidrocarburos, producción, crear Industrias con nuevas), tecnologías (IA) que transmitieron una imagen mucho más proactiva y cosmopolita del Perú, hizo hincapié en la posición estratégica que geográfica se encontraba el Perú, lo cual reduciría enormemente los costes de transporte marítimo directo, para toda América Latina, lo cual redundaría en beneficio de los exportadores e importadores asiáticos, con la puesta en marcha del nuevo Hub Puerto de Chancay, que podrán ingresar barcos de gran calado que movilizarán más de un millón de contenedores al mes, desde su puesta en marcha o inauguración en noviembre del próximo año. Además, se impulsará el Parque Industrial de Ancón, en las que industrias asiáticas pondrían, rearmar sus productos o establecer sus fábricas de producción con una inversión de 762 millones de dólares, que anexará, los puertos del Callao y el Hub Chancay, cerca del Mega Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cuya remodelación y ampliación termina a fines del 2024.

A través de APEC, Perú se conectará directamente con las 21 economías miembros que representan el 62% de la producción mundial, el 48% del comercio de bienes y servicios, y el 38% de la población mundial.





# Feliz Navidad

*Son nuestros mejores deseos de amor, paz, reflexión y unión en estas Fiestas Navideñas, propiciando que el 2024 esté impregnado de esperanza para unir esfuerzos que permitan potenciar las capacidades, recursos humanos y naturales que nuestro Perú posee, por el bien del país.*

*Que el señor nos guíe y nos bendiga en ese gran esfuerzo nacional.*

*Con nuestro mayor aprecio y consideración.*

*Carlos Neuhaus*





*Impulsa tu marca!*

# *¡Feliz Navidad*

*Navidad época mágica de compartir y agradecer,  
compartir con tus seres queridos y agradecer a Dios por  
todo aquello que la vida nos ha dado.*

*Que los bellos recuerdos se sumen a las  
cosas que valoramos en el presente y a la  
esperanza de mejorar en el futuro,*

*son los sinceros de:*

*Angela Girón*







Que la reflexión sobre nuestras vidas y el futuro de los seres que queremos estén presentes en estas celebraciones navideñas con amor, humildad y paz. Teniendo en consideración que, nuestros actos y esfuerzos a partir del año 2024 serán nuestra responsabilidad y de ello dependerá lo que deleguemos a las nuevas generaciones.

Recobrar la identidad nacional para fortalecer la institucionalidad, el respeto a los derechos ciudadanos, reforzar a la mediana empresa, y a los buenos inversionistas con un adecuado manejo de las actuales circunstancias socioeconómicas, serán algunas de las principales tareas; por ende, será necesario **CONCORDAR** para lograr la paz, crecer y recuperar a nuestro país. Nosotros también estaremos en este nuevo esfuerzo.

Diciembre 2023 y todo el 2024