

La ira: un ácido que puede hacer más daño al recipiente en el que se almacena que en cualquier cosa sobre la que se vierte.
Séneca

Opinión

EDITORIAL · COLUMNISTAS · ANÁLISIS @OpinionET



OPINA SOBRE
NUESTROS
COLUMNISTAS

FUNDADO EL 30 DE ENERO DE 1911

DIRECTOR GENERAL: Andrés Mompotes Lemos. **Gerente General CEET:** Juan Guillermo Amaya. **CONTENIDO:** Editor Opinión: Federico Arango. Editor Multimedia: Darío Restrepo. Editor Jefe: Ernesto Cortés. **NEGOCIOS:** Gerente de EL TIEMPO: Jorge Stellabatti. Gerente de Operaciones: Ubaldio Vidal. **Gerente Financiero y US:** David Matos. **Gerente de Publicidad:** Jorge Caron.

www.eltiempo.com EL TIEMPO: PBX 2940100 Avenida calle 26 n° 68B-70, Bogotá. **Línea de suscripciones Bogotá:** 4266000 - **Línea nacional** 01800010990. De lunes a viernes, de 6 a.m. a 6 p.m.; sábados y domingos de 6 a.m. a 2 p.m. **Línea de servicio al cliente Bogotá:** 4266000 Cpc. 1-2: Linea Nacional 08000010990, email: servicioscliente@eltiempo.com **Condolecitas:** PBX 2940100 ext. 5418, 3204900263. **Clasificados:** teléfono 4266000. **Línea** 018000 110 990. **Redacción:** PBX 2940100 Fax 2940200. **Regionales:** línea 018000 111 077. **Publicidad:** PBX 2940100 ext. 3150. Avenida Calle 26 n° 68B - 70, Bogotá Colombia.

COPYRIGHTS © 2021 CASA EDITORIAL EL TIEMPO S.A. Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular. Reproduction in whole or in part or translation without written permissions is prohibited. All rights reserved.

Editoriales

Salvar a TransMilenio

La situación financiera de los sistemas masivos de transporte público obliga a hallar salidas que contribuyan a su salvación y no a su condena.

TransMilenio (TM), el sistema masivo de transporte público de Bogotá que inspiró modelos similares en el resto del país y otras regiones del mundo, atraviesa momentos ciertamente difíciles. Más allá de las críticas a la calidad del servicio que se le señalaban antes de la pandemia, lo que hoy vive es una verdadera emergencia por el déficit presupuestal que lo acompaña. Los costos operativos pasaron, en la última década, de 600.000 millones de pesos a 2,1 billones el año pasado.

Esto quiere decir que la ciudad debió hacer ingentes esfuerzos para subsistir el sistema en todos sus componentes: troncal, zonal y servicios complementarios. Y como van las cosas, es probable que este año deba hacer otro esfuerzo similar, justo cuando las finanzas de la ciudad se encuentran débiles, también debido a la crisis sanitaria. Para rematar, no ha habido alzas en las tarifas, lo que significa dejar de percibir alrededor de 120.000 millones de pesos.

La misma situación atraviesan todos los modelos de transporte masivo (SITM) que operan en el país. Algunos de los cuales, como Transcribe, en Cartagena, suspendieron operaciones unos días por problemas de recaudo; en Metrocál, las finanzas han caído a causa de la reducción del flujo de pasajeros hasta en un 63%; el número de usuarios del metro de Medellín pasó de un millón al día a poco más de 300.000, mientras el Transmetro de Barranquilla requiere recursos del orden de los 80.000 millones de pesos para operar con algo de normalidad.

Si bien la Secretaría de Hacienda de Bogotá ha destinado para este año 1,2 billones de pesos para el sistema, a fin de cuentas tendrá que recurrir a otro billón de pesos para que opere sin difi-

cultades. Por eso, la Alcaldía se ha venido reuniendo con el Ministerio de Hacienda para encontrar salidas a una crisis que va para largo, infortunadamente.

En efecto, conocedores del tema aseguran que la debacle del transporte público es global y que difícilmente el modelo con el que muchos vienen funcionando hasta ahora se mantenga a flote. De hecho, TransMilenio no ha conseguido que sus buses articulados consigan una ocupación del 50 % debido al temor de la gente al contagio de covid-19.

Salidas hay, pero difíciles y complejas. Algunos creen que hay que volver a un esquema de empresas públicas para que los gobiernos asuman el subsidio de estos, lo cual es inviable en las actuales circunstancias. Otros creen que una flota eléctrica permitiría que la Empresa de Energía asumiera los costos operativos con el subsidio del componente eléctrico. Y hay quienes ven en nuevos impuestos, el cobro por congestión y el traslado de recursos de otras entidades el camino más viable para superar la crisis.

Es necesario salvar a TransMilenio y el transporte público en general, activos esenciales en cualquier sociedad. Sin un sistema robusto, eficiente y digno para el usuario, será imposible alcanzar márgenes de productividad y calidad de vida. Es necesaria y urgente la ayuda del Gobierno Nacional, una ayuda a largo plazo; o de lo contrario, muchos de ellos colapsarán. Pero es indispensable que las administraciones hagan su parte: reducir la evasión, los colados, mejorar la calidad, impulsar nuevos recaudos y evitar a toda costa que la gente opte por el carro particular o la moto, la otra pandemia de las ciudades hoy.

editorial@eltiempo.com

Personas como mercancía

El relato del drama vivido por dos jóvenes colombianas que lograron escapar de las garras de una red de trata de personas en Estambul (Turquía), publicado ayer en este diario, evidencia el perverso *modus operandi* de esta cruel modalidad del crimen organizado transnacional. Por fortuna, esta historia tuvo un final feliz, gracias a la acción oportuna y eficaz de Migración Colombia, desenlace que no fue el mismo para más de 600 personas, entre hombres y mujeres, que, según datos oficiales, han sido víctimas de este delito entre 2013 y 2020 en el país.

Desde luego, hay que condenar una atroz conducta delictiva frente a la cual se agotaron todos los adjetivos. Abrochándose de la vulnerabilidad de estos conacionales, mujeres en su gran mayoría, con múltiples necesidades las atraen para convertirlos, literalmente, en mercancía, destrozando de paso sus vidas. Difícil encontrar un delito que degrade más la dignidad de las víctimas.

Pero, ante todo, el testimonio de es-

tas dos colombianas tiene que servir para evitar que otras caigan en estas redes. A la par que las autoridades perfeccionen sus estrategias para llevar ante la justicia a sus integrantes —incluidos todos aquellos que son cómplices de su accionar—, se debe acudir a todos los medios posibles para advertir sobre los métodos que utilizan para atraer a sus víctimas.

Cuantas veces sea necesario, hay que insistir en desconfiar de cualquier oferta laboral en el exterior que resulte tan atractiva como sospechosa por sus condiciones. En el actual contexto de pandemia, en el que miles de personas ven cómo sus ingresos se desploman, el desafío es mayor. También en un escenario de migración masiva, como el que viene dándose desde Venezuela a Colombia. Por eso, igual de importantes o más que las acciones ya mencionadas son las políticas sociales para que las necesidades básicas insatisfechas y el desespero que esta realidad arrastra no terminen siendo aliados de estos delincuentes.

Vacunación vs. aspersión



Escandaloso pedido de camionetas blindadas

Los saludo con un "buenas-buenas" porque los siete matrimonios bogotanos que fueron a Londres al funeral del esposo de la reina Isabel, el duque de Edimburgo, llegaron de riguroso luto y les dijeron: "¡Bienvenidos!". Les doy otro



Franquicia
Poncho Rentería

zas, muchas de ellas mentirosas o enviadas por un sobrino irresponsable. Punto.

La pandemia sigue; hoy es 14 de abril, se cumple otro año de la fuga a Italia, en 1931, del rey de España don Alfonso XIII de Borbón. Joan Manuel Serra, el histórico catalán, compuso una balada titulada *Esa muchacha típica*, en la que la describe como burguesa alegre, amiga de cómodos, de ir a bares, de tomar copas, de fumar porros y ser tan monárquica que cada 14 de abril derrama lágrimas de amor por el exiliado rey Borbón. Como la vida sigue, este 14 de abril, en plena pandemia, ofrecen tiquetes baratísimos a Barcelona con derecho a recorrer las deliciosas ramblas, visitar el Museo Picasso en la calle Montcada y ver a 20 metros al legendario Lionel Messi. Punto.

Este encierro me ha reeducado leyendo mucha historia de España, desde las tribulaciones de Juana la Loca hasta la fuga, un 14 de abril de 1931, del monarca Alfonso XIII, abuelo de don Juan Carlos de Borbón, hoy víctima de una amante locuaz y chantajista que recibió de él 65 millones de euros y le parecieron poquito. Se jodió este mundo, hasta los aristócratas tienen líos judiciales y a los millonarios les pica el virus. Toca vivir, a correrle al virus. Y colorín colorado...

Francía Márquez, Ángela María Robledo



Aquí estamos
Florence Thomas*

Y sí, necesitamos mujeres candidatas presidenciales, y no por el solo hecho de ser mujer, no por tener un cuerpo de mujer, sino porque formulen nuevas preguntas a la política tradicional, por indignarse ante inequidades e injusticias en un mundo tan poco pensado y hecho para nosotras. Ade-

cer oír sus voces y a romper este contexto estereotipadamente masculino que es la política. Si, hoy, las mujeres han aprendido a hacer política, a levantar la voz, aun cuando este hecho aún disguste a muchos e incluso a algunas; se calificarán académicamente y en las luchas en los territorios, y tienen una idea clara de este sueño que nunca las abandonará, un sueño de un mejor mundo para todas, un sueño que las habita desde tiempos inmemoriales. Y, ojo: hoy, más que ahora, somos merecedoras.

Y sí, necesitamos mujeres candidatas presidenciales, y no por el solo hecho de ser mujer, no por tener un cuerpo de mujer, sino porque formulen nuevas preguntas a la política tradicional, por indignarse ante inequidades e injusticias en un mundo tan poco pensado y hecho para nosotras. Además, creo que una profunda convicción que mientras los hombres en los quehaceres políticos no hacen sino repetirse, las mujeres quizás permitan inaugurar nuevas formas de ejercer la política como de hecho ya existen algunos ejemplos en este vasto mundo. Entonces, gracias a Francia Márquez y a Ángela María Robledo. Con ellas todo podría volver posible.

*Coordinadora del grupo
Mujer y Sociedad