



Debates Gobierno Urbano

Publicación seriada del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá.

Número 12, Febrero de 2017, ISSN 2248-7204 Bogotá D.C., Colombia.

**Gestión de gobiernos urbanos en las principales
ciudades (Bogotá-Medellín-Cali)**

SESQUICENTENARIO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

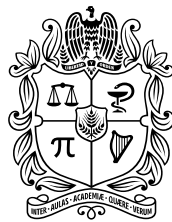


UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Debates Gobierno Urbano

Publicación seriada del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá.

Número 12, Febrero de 2017, ISSN 2248-7204 Bogotá D.C., Colombia.



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Debates de Gobierno Urbano es una publicación
seriada del Instituto de Estudios Urbanos de la
Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá.

Producción

Instituto de Estudios Urbanos, IEU.

ISSN

2248 - 7204

Impresión

Imágenes y Texto

Bogotá D.C., Colombia
Febrero de 2017, Número 12.

Observatorio de Gobierno Urbano

Carlos Alberto Patiño Villa
Director IEU

Fabio Zambrano Pantoja
Profesor Titular UN, adscrito al IEU

Daniela García Mora
Haylyn Andrea Hernández Fernández
Asistentes de investigación

Tabla de contenido

Introducción.....	6	Espacio público y ambiente.....	28
BOGOTÁ.....	8	Vivienda y servicios públicos.....	30
Seguridad.....	8	CALI.....	33
Salud.....	12	Seguridad.....	33
Movilidad.....	14	Salud.....	36
Educación.....	17	Movilidad.....	37
Espacio público y ambiente.....	18	Educación.....	39
Vivienda y servicios públicos.....	19	Espacio público y ambiente.....	40
MEDELLÍN.....	21	Vivienda y servicios públicos.....	40
Seguridad.....	21	Referencias bibliográficas.....	42
Salud.....	24	Últimas publicaciones del Observatorio de Gobierno Urbano.....	50
Movilidad.....	25		
Educación.....	27		

Índice de tablas

Tabla 1. Delitos en Bogotá 2015-2016.....	10	Tabla 5. Delitos de impacto en Medellín 2017.....	23
Tabla 2. Delitos de impacto en Bogotá 2017.....	10	Tabla 6. Delitos en Cali 2015-2016.....	35
Tabla 3. Dinámicas delictivas Bandas Tipo C – Bogotá.....	11	Tabla 7. Delitos de impacto en Cali 2017.....	36
Tabla 4. Delitos en Medellín 2015 -2016.....	22		



GESTIÓN DE GOBIERNOS URBANOS EN LAS PRINCIPALES CIUDADES (BOGOTÁ-MEDELLÍN-CALI)

Introducción

En el siguiente documento se analizará la gestión de los principales gobiernos locales del país, a la luz de las propuestas y estrategias fijadas en los Planes de Desarrollo, bajo los pilares de: (i) seguridad, (ii) salud, (iii) movilidad, (iv) educación, (v) espacio público y ambiente y, por último, (vi) vivienda y servicios públicos.

Para la primera edición, se abordará la administración del Alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa, quien espera proporcionar una “felicidad para todos”, mediante el Plan “Bogotá Mejor para Todos”. Sin embargo, parece una felicidad etérea toda vez que los ciudadanos han manifestado mediante diferentes medios su inconformidad con el tema de seguridad por la ola de

hurtos de diferentes modalidades y la atomización de bandas criminales que han atemorizado la cotidianidad de los bogotanos. Otra arista a saber se relaciona con la movilidad, que cada vez es más caótica y tiene un alto impacto en el desarrollo de la ciudad, aunado al tema controversial del metro, iniciativa que desde 1942, contando con apenas 400 mil habitantes, motivó al entonces Alcalde, Carlos Sanz, a proponer la construcción del metro, iniciativa y necesidad que hoy, 75 años después, aún no se ha materializado.

La ciudad de la eterna primavera, representada por su Alcalde, Federico Gutiérrez, plasma en el Plan de Desarrollo “Medellín Cuenta con Vos”, una concepción integradora del territorio y el deber del ciudadano con la ciudad. El reto ambiental pone en jaque a la administración, ya que tras las alertas que ha tenido la

ciudad por las emisiones de CO₂, que se multiplican con el incremento en las cifras del parque automotor, han obligado a las autoridades competentes a tomar medidas correctivas, porque al parecer, las preventivas no se tomaron a tiempo. Por otro lado, a pesar de las protagónicas actuaciones del Alcalde con respecto a los emblemáticos casos de fleteo en la ciudad, parece ser que se necesita un andamiaje articulado, en donde la acción judicial sea equivalente a la policial y los medellinenses, quienes son la prioridad, sientan que están en una ciudad segura, la cual ha abandonado absolutamente el legado violento que la ha caracterizado.

Finalmente, el Alcalde Maurice Armitage Cadavid, centra los esfuerzos de su gestión en el desarrollo del municipio, siendo la gente y su bienestar el pilar más importante. “Cali Progresando Contigo” es el Plan que ma-

terializa proyectos y estrategias enfocados en el cierre de brechas, coincidiendo con el compromiso mundial que plantean los Objetivos de Desarrollo Sostenible –ODS–, y haciendo una apuesta evidente al tema del fortalecimiento de la construcción de la Paz, la Convivencia y la Seguridad. Parece que en lo que lleva de gestión, el Alcalde aún tiene una deuda pendiente con los caleños, quienes a través de plantones y protestas han hecho pública su inconformidad con el tema de la inseguridad en la ciudad, generando que a mediados del 2016 la seguridad y la violencia fueran el tema central del debate de la administración y las autoridades. Ahora bien, por el lado de la movilidad el Alcalde tampoco ha logrado que los ciudadanos sientan confianza con la movilidad sostenible, más exactamente con el tema de las ciclorrutas que aún es un proyecto que aparentemente no ha despegado.



startupi.com.br

BOGOTÁ

El 26 de abril del 2016 el Alcalde Enrique Peñalosa radicó ante el Concejo de Bogotá el proyecto del Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos”. Después de varios debates el Concejo aprobó el Plan el 31 de mayo de 2016, según las proyecciones del Distrito se espera que éste sea la hoja de ruta para una transformación de la ciudad en los cuatro años de gobierno.

A través del Acuerdo 645 de 2016, “Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C 2016-2020” (Concejo de Bogotá, 2016), el Distrito adoptó el Plan que tiene como objetivo “propiciar el desarrollo pleno del potencial de los habitantes de la ciudad, para alcanzar la felicidad de todos”. El plan se estructura a partir de tres (3) Pilares: (i) Igualdad de calidad de vida, (ii) Democracia Urbana y (iii) Construcción de comunidad y Cultura Ciudadana, y cuatro (4) Ejes Transversales (i) un nuevo ordenamiento territorial, (ii) calidad de vida

urbana que promueve el desarrollo económico basado en el conocimiento, (iii) sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética y el crecimiento compacto de la ciudad y; (iv) gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia) (Secretaría Distrital de Planeación, 2015).

Es importante tener en cuenta dicha estructura para contrastar los objetivos y metas propuestas con los resultados obtenidos en lo que va de la gestión del Alcalde Peñalosa.

Seguridad

La percepción por parte de los ciudadanos de Bogotá es el común denominador para determinar los índices de inseguridad y evaluar la gestión del Alcalde en esta materia. Con respecto a la Encuesta de Percepción Ciudadana del 2016 del programa Bogotá Cómo Vamos, se determinó que el índice de percepción de inseguridad bajó 14 puntos porcentuales con relación al 2015; el 45% de los ciudadanos encuestados se sienten inseguros en la ciudad (Red de Ciudades

Cómo Vamos, 2016). Contrastando la información del programa con la encuesta de Percepción y Victimización del Observatorio de Seguridad de la Cámara de Comercio de Bogotá, de acuerdo a la pregunta ¿considera que la inseguridad en la ciudad ha aumentado?, el 41% de las personas consultadas percibió que la inseguridad ha aumentado, este indicador se ubicó 14 puntos por debajo de la medición del primer semestre de 2015 y 8 puntos por debajo del promedio histórico (Cámara de Comercio de Bogotá, 2016).

A su vez, la encuesta del Observatorio de Seguridad provee otros indicadores de interés que vale la pena resaltar, en cuanto a la “opinión de los bogotanos sobre la inseguridad: Ha aumentado, sigue igual o ha disminuido” el 53% de las personas cree que las condiciones de inseguridad se mantienen iguales, el 41% opina que ha aumentado mientras que solo el 6% considera que ha disminuido. En la encuesta de Bogotá Cómo Vamos se evidencia que la percepción de inseguridad ha disminuido con respecto al 2015 y en la encuesta del Observatorio de Seguridad el porcentaje de los que consideran que la inseguridad ha aumentado también fue menor, sin embargo, hay que tener en cuenta la cifra que corresponde al 6% de personas encuestadas que consideran que la inseguridad ha disminuido, ya que es un porcentaje muy bajo con respecto a los demás resultados y esto da a entender que de fondo hay un debate importante en el tema de la seguridad en la ciudad.

Hechos tales como los frecuentes robos en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) influyen para que los ciudadanos tengan opiniones poco favorables respecto a la percepción de seguridad. El Presidente del sindicato de conductores del sistema denunció que en enero de 2017 se registraron por lo menos 40 hurtos a buses e indicó además que existen bandas delincuenciales dedicadas específicamente a robar buses del SITP, además resaltó que los casos quedan en la impunidad ya que aún no se conoce la primera condena («Sindicato del SITP», 2017). Según datos de

la encuesta de la Cámara de Comercio, el 23% de las personas consideran seguro el transporte público y el 17% TransMilenio, pero ¿qué pasa con el otro 77% y 83% respectivamente?

Según declaraciones del Distrito y de acuerdo a resultados preliminares de la Evaluación Experimental de Patrullaje Policial y Servicios Distritales, se redujo en un 20% la inseguridad en puntos calientes de Bogotá, gracias a la Estrategia Distrital de Intervención de puntos calientes, la cual consiste en aumentar el patrullaje policial y mejorar servicios públicos, como iluminación y aseo, en segmentos determinados de la ciudad (Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, 2017). La estrategia, liderada por la Secretaría de Seguridad, con el apoyo de la Policía Metropolitana y el acompañamiento por parte de la Administración Distrital del Alcalde Enrique Peñalosa de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) y la empresa de energía Codensa, se realizó entre los meses de febrero y octubre de 2016 en donde se intervinieron 750 puntos de los 2.000 identificados por la Policía.

Los resultados obtenidos influyeron positivamente en la inseguridad de la ciudad, según datos de la Policía, en 2016 se registró una disminución en indicadores como: homicidios (-6%), lesiones personales (-16,5%), hurto a personas (-3,1%), hurto a residencias (-7%), hurto a comercio (-30%).

Por su parte, el Ministerio de Defensa Nacional también evidencia la disminución con respecto al 2015 de los indicadores enunciados e incluye otros en los que también se repite este patrón (a excepción del hurto a vehículos):

Tabla 1. Delitos en Bogotá 2015-2016

Categoría	01 de enero al 31 de diciembre		Var. %	Var. Abs
	2015	2016		
Homicidio	1.360	1.278	-6%	-82
Lesiones comunes	13.324	11.022	-17%	-2.302
Hurto a personas	27.515	26.819	-3%	-696
Hurto a comercios	5.920	4.174	-29%	-1.746
Hurto a residencias	3.624	3.371	-7%	-253
Hurto común	37.059	34.364	-7%	-2.695
Hurto de automotores	2.294	2.617	14%	323
Hurto de motocicletas	3.272	3.056	-7%	-216
Hurto de vehículos	5.566	5.673	2%	107
Hurto a entidades financieras	44	25	-43%	-19
Piratería terrestre	14	6	-57%	-8
Extorsión	520	390	-25%	-130

Nota: Adaptado de Colombia, Ministerio de Defensa Nacional (2017). Estadística delitos 2015-2016.

Si bien, este tipo de estrategias y resultados parecen alentadores, aún se ve que hay eslabones de la delincuencia que no se han atacado, como por ejemplo las bandas dedicadas a los asaltos de los buses del SITP, ya que no hay medidas de seguridad claras con respecto a este flagelo que perjudica a la ciudadanía. Así lo dejó ver el Secretario de Seguridad, Daniel Mejía, quien aseguró que pese a los continuos atracos que se han presentado, no se tiene el personal de Policía suficiente para reforzar la seguridad al interior de los vehículos y añadió además que las denuncias ciudadanas son claves para que un juez pueda actuar («No hay suficiente policía para reforzar seguridad en los SITP», 2017).

El hurto a personas ha sido el delito más recurrente en Bogotá con 2.366 casos en el periodo del 1 de enero al 5 de febrero de 2017, seguido por el hurto a celulares con 896 casos. Ambas categorías coinciden con los incidentes ocurridos en el SITP, las cifras no son nada alentadoras. A continuación, se presentan las cifras de las categorías del delito en la ciudad:

Tabla 2. Delitos de impacto en Bogotá 2017

Categoría	Casos registrados
Hurto a entidades financieras	4
Hurto a comercio	326
Hurto de celulares	896
Hurto a personas	2366
Hurto a residencias	242
Hurto a motos	244
Homicidio	101
Lesiones personales	570

Nota: Elaboración propia. Adaptado de Colombia, Observatorio del Delito de la Policía Nacional (2017). Delitos de impacto 2017.

Por su parte, el Alcalde Peñalosa aseguró que los atracos se han presentado siempre, pero sin embargo persiste la preocupación por los últimos hechos, a lo que sumó recompensas de 10 millones de pesos para quienes den pistas que lleven a atrapar a los responsables, y un aumento de los efectivos en el sistema (Espinosa & Alarcón, 2017), reacción contraria a lo que ya había dicho el Secretario de Seguridad de la insuficiencia del personal de la Policía, lo cual indica

que los robos en el SITP son el epicentro actual de la seguridad capitalina.

Ahora bien, estas diásporas criminales obedecen al accionar de organizaciones delictivas o bandas criminales de mando y control establecido que se han atomizado por todo el país. Por ser un negocio criminal es muy difícil la erradicación de estas bandas ya que una vez que se desarticula una banda, emerge otra porque están conectadas, tienen redes. Ese fue el caso de ‘El Bronx’, después de la intervención del pasado mes de mayo de 2016, los delincuentes se atomizaron por toda la ciudad, llegaron a Cinco Huecos y San Bernardo. Los operativos en ‘El Bronx’ dejaron como resultado la desarticulación de tres de las cinco organizaciones criminales que operaban: ‘Gancho Mosco’, ‘Gancho Manguera’ y ‘Gancho Payaso’ bandas que se dedicaban, entre otros delitos, al tráfico de estupefacientes.

El reto para las autoridades es cada vez más complejo en el sentido en que una banda (de acuerdo a lo concertado con la Fiscalía General de la Nación), entendida como un grupo de más de tres personas, se dedica a un delito de impacto muy preciso, así lo afirmó el Coronel Douglas Restrepo, jefe de la SIJIN, “por ejemplo, las que solo hurtan celulares, o las que solo hurtan vehículos. Ahora, no es común que haya unas agrupaciones que comentan ambos delitos” (Rodríguez, 2016).

Aun así el trabajo de las autoridades no cesa, para el 2016 según el Jefe de la SIJIN, el balance para el mes de noviembre tenía resultados positivos; 118 bandas desarticuladas que perpetraban delitos de mayor impacto, como el homicidio, hurto a automotores, celulares, residencias y personas (Rodríguez, 2016).

Según el Boletín del Censo Delictivo de la Fiscalía General de la Nación, en el 2015 hubo 130 organizaciones afectadas y 172 en el 2016. De acuerdo a la tipificación que la Fiscalía tiene para las bandas (Tipo A, B y C), las de tipo C son consideradas las que operan

localmente, con el propósito de consolidar su política de seguridad ciudadana. Estas bandas tienen su zona de influencia en las ciudades y se dedican a delitos como el microtráfico, narcomenudeo, hurto, extorsión y homicidio (Colombia. Fiscalía General de la Nación, 2017).

Para el caso de Bogotá, las bandas tipo C afectadas por dinámica delictiva fueron:

Tabla 3. Dinámicas delictivas Bandas Tipo C – Bogotá

Bogotá	
Hurto	106
Microtráfico	32
Secuestro y extorsión	9
Homicidio	10
Administración pública	6
Subversión (RAT)	
Medio ambiente	
Contrabando	4
Delitos informáticos	3
Trata de personas	1
Derechos de autor	1
TOTAL	172

Nota: Adaptado de Colombia. Fiscalía General de la Nación. (2017, enero). Censo Delictivo de 2016.

Si bien la diferencia de las bandas tipo C afectadas fue de 42 más que en el 2015, aún queda trabajo pendiente en lo que respecta a la reducción de los índices de criminalidad y mejorar la convivencia en la capital, tal y como se estipula en el Acuerdo 654 de 2016 por el cual se adopta el Plan de Desarrollo; capítulo IV “Construcción de comunidad y cultura ciudadana” (Tercer pilar en el Plan de Desarrollo), artículo 29 “Seguridad y convivencia para todos”:

El objetivo de este programa es mejorar la seguridad y la convivencia en la ciudad a través de la prevención y el control del delito, especialmente, en microtráfico, entornos escolares y en el sistema de transporte masivo; el fortalecimiento de las capacidades operativas de las autoridades

involucradas en la gestión de la seguridad en la ciudad, el mejoramiento de la confianza de los bogotanos en las autoridades y la promoción de la corresponsabilidad de los ciudadanos en la gestión de la seguridad y convivencia en Bogotá (Concejo de Bogotá, 2016).

Las grandes apuestas de la administración Peñalosa van desde el tema seguridad y convivencia; en cabeza de la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, hasta el reto que asumió de reducir en un 27% la tasa de homicidios, que en el 2015 era de 17.4 asesinatos por cada 100.000 habitantes, según cifras del programa Bogotá Cómo Vamos («Tres grandes retos de la Secretaría de Seguridad - Bogotá», 2016). Si bien en el 2016 los homicidios cayeron a un mínimo histórico de 15,8 por cada 100.000 habitantes, que a su vez representan una reducción de muertes violentas en un 6% en comparación con el 2015 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017c), aún queda un saldo pendiente de un 21% en la reducción de la tasa de homicidios, es decir, en los tres años que restan de gobierno deberá reducir en un 7% anual (si se implementa una estrategia salomónica) para cumplir con esta meta.

Otro parte de las buenas noticias difundidas por el Distrito en materia de seguridad para el 2016, van por el lado de la reducción en diferentes tipos de crímenes con respecto al 2015, lesiones personales en un 16.5%, el hurto a celulares que cayó un 20%, así como el hurto al comercio, que logró una reducción del 30% y, por último, las riñas que tuvieron una reducción del 19% (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017c). Es pertinente resaltar que la disminución obtenida de las lesiones personales y el hurto a celulares cumplieron o pasaron las metas de resultados propuestas en el Plan de Desarrollo, 15% y 20% respectivamente (Secretaría Distrital de Planeación, 2016, p. 261)2016.

Finalmente, no se debe pasar por alto el tema de la seguridad en el sistema de transporte masivo, ya que como se mencionó es el escenario perfecto para atracos masivos por parte de los grupos delincuenciales,

además como lo cita el artículo 29 del Acuerdo 654, se debe hacer “prevención y control del delito” en el sistema. Sin embargo, cuando se escuchan los argumentos del Secretario de Seguridad con respecto al tema de los atracos, donde asegura que no se tiene el personal de Policía suficiente para reforzar la seguridad, queda un sinsabor de qué medidas o estrategias está contemplando el Distrito para estar un paso adelante de la delincuencia.

En últimas parece ser que el Alcalde es receptivo a la situación de la ciudad y a las peticiones de los ciudadanos, esto teniendo en cuenta la solicitud que hizo el Alcalde al Gobierno Nacional para el aumento del pie de fuerza; 1.200 policías llegarán a reforzar la seguridad. Así lo anunció luego de presidir un Consejo de Seguridad en el que estuvo presente el Presidente Juan Manuel Santos, además indicó que el Distrito invirtió 9.300 millones de pesos en la entrega de nuevos equipos a las autoridades, a la vez que explicó que seguirá trabajando para mejorar aún más la seguridad en la ciudad con la aplicación del nuevo Código de Policía y la Ley de Pequeñas Causas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017d)el Distrito invirtió 9.300 millones de pesos en nuevos equipos para las autoridades de la ciudad., La Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá articula la función gerencial del Alcalde Mayor promoviendo la mejora de la gestión y el desarrollo institucional del Distrito Capital””URL”:"http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/gobierno-seguridad-y-convivencia/1200-policias-llegan-para-reforzar-seguridad””author”:[{"literal":“Alcaldía Mayor de Bogotá”}],”issued”:{“date-parts”:[["2017",2,7]]},”accessed”:{“date-parts”:[["2017",2,9]]}},”schema”:"https://github.com/citation-style-language/schema/raw/master/csl-citation.json”}.

Salud

Bajo el primer pilar, igualdad de calidad de vida, en el aparte de “Acceso integral y eficiente en salud” se parte de la necesidad de un modelo de salud positiva con

un esquema integrado de urgencias y emergencias. Con base en esto se enunció en el Plan la conformación de una red integrada de servicios de salud con alcance distrital partiendo de las 22 empresas sociales del Estado de la Red Pública Hospitalaria adscrita a la Secretaría Distrital de Salud (SDS) llegando a la estructuración de cuatro subredes: Norte, Centro Oriente, Sur y Sur Occidente (Secretaría Distrital de Planeación, 2016, p. 153).

De acuerdo a lo anterior, el Alcalde Peñalosa puso en marcha el nuevo modelo de salud en agosto del 2016, con esta iniciativa se espera beneficiar a los usuarios de los hospitales públicos para que no deban ir de un lugar a otro para que les presten atención médica. Para que este modelo funcione entró en operación la fusión de 22 hospitales que funcionaban individualmente, se fusionaron en una sola red integral para operar en cuatro gerencias distribuidas en: sur, norte, centro oriente y suroccidente («Ya está en marcha el nuevo modelo de salud del Alcalde Peñalosa - Bogotá», 2016), tal y como fue establecido en el Plan de Desarrollo.

De igual manera, se reabrió el Hospital San Juan de Dios, se pusieron en marcha diez centros de atención prioritaria en salud (CAPS) con el fin de evitar la congestión hospitalaria («Balance a Enrique Peñalosa: ¿un Alcalde incomprendido?», 2016). Esto junto con las mejoras de las Unidades de Servicios de Salud en Santa Clara, Meissen, El Tunal, Suba, Kennedy y La Victoria ha permitido que también se de una mejoría importante en términos de infraestructura.

Un indicador como lo es el de mortalidad infantil también da cuenta de una mejora notable frente al 2015, según estadísticas de Departamento Administrativo

Nacional de Estadística –DANE- se registraron 7.616 defunciones fetales en el 2016 frente a 11.516 del año anterior (Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2016). Esto indica que la implementación del nuevo modelo, la intervención en la EPS Capital Salud y la posterior inyección financiera incluida en el Plan de Desarrollo por más de 400.000 millones de pesos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016b), ha mejorado las condiciones administrativas y ha beneficiado a los usuarios.

Por otro lado, Bogotá contará con nuevas unidades especializadas para servicios pediátricos ubicadas

en las Unidades de Servicios de Salud –USS- El Tintal y Suba con el objetivo de dar prioridad a los menores de edad (Secretaría Distrital de Salud, 2017). De acuerdo al Secretario Distrital de Salud, Luis Gonzalo Morales Sánchez, lo que se está buscando es “tener centros especializados en puntos estratégicos de la ciudad”.

También es de resaltar el tema del hacinamiento, ya que, tras cumplirse un año de la emergencia sanitaria como consecuencia de la crisis de la anterior administración,

el Distrito y la Secretaría de Salud dieron un balance positivo tras haber logrado reducir el hacinamiento en la Red Pública Hospitalaria, al pasar de 250% al 134% la ocupación de los servicios de urgencias, es decir, una disminución de 116 puntos porcentuales (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017f). Se espera que estos resultados más lo que aún resta por hacer contribuyan a la satisfacción que tienen los bogotanos con el servicio de salud que reciben el cual está en el 40% según la Encuesta de Percepción Ciudadana del programa Bogotá Cómo Vamos.

El Alcalde Peñalosa puso en marcha el nuevo modelo de salud, con esta iniciativa se espera beneficiar a los usuarios de los hospitales públicos para que no deban ir de un lugar a otro para que les presten atención médica

Movilidad

Según se estipula en el Plan, el programa “Mejor Movilidad para Todos” pretende mejorar la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual y usuarios del transporte privado. El eje estructurador para dicho programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por TransMilenio y Metro, el primer componente comprende la ampliación de la red de troncales y la optimización del sistema mejorando la calidad y el servicio, en cuanto al metro se habla de la contratación y el inicio de la construcción de la primera línea, proceso liderado por la nueva Empresa Metro de Bogotá S.A (Secretaría Distrital de Planeación, 2016, p. 226).

Durante la gestión de Peñalosa en lo que respecta al primer componente, TransMilenio, se ha avanzado en la iniciativa de las fases II y III en el municipio de Soacha y una ampliación de 3.9 kilómetros incluyendo cinco estaciones y un portal que, según estimaciones oficiales, deberá estar terminada en el 2022.

“Prolongar la troncal hasta el centro de Soacha para una mayor cobertura de los habitantes va a solucionar gran parte de los problemas de transporte” opina Fernando Montenegro, urbanista y Profesor del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional. Explica, además que la vida cotidiana de las personas de Bogotá y Soacha establecen un vínculo necesario y debe ser atendido a cabalidad (Instituto de Estudios Urbanos, 2017).

Debido al proceso de conurbación entre Bogotá y Soacha promovido por las dinámicas laborales, educativas o de otros servicios y la capacidad industrial

del municipio vecino, se ve afectada la movilidad en la capital y el hecho de que exista sólo una vía de comunicación entre ambas ciudades, la autopista sur, recrudece la situación.

La situación con los municipios aledaños por el occidente parece tener un panorama favorable, ya que, si bien no hay una conurbación con muchos habitantes, la inyección de 1.36 billones de pesos que se destinará para la financiación del tren de cercanías Regiotram puede generar oportunidades de crecimiento y urba-

nización a los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, con estos municipios se está a tiempo de tratar el tema de la movilidad con anticipación y estrategias que permitan evitar una catástrofe como la que se vive actualmente al sur de la ciudad con Soacha.

El segundo componente, el Metro, ha generado quizás unos de los debates más controvertidos del Alcalde, esto debido al tema de los estudios que se habían

elaborado en la administración anterior, los cuales tuvieron un costo de 136 mil millones de pesos. En su momento, la administración Distrital en cabeza del subsecretario de Asuntos Locales de la Secretaría de Gobierno, le hizo un llamado a la administración entrante a través de un boletín oficial para que construyera sobre lo construido, refiriéndose a la negativa de Enrique Peñalosa en contra del Metro subterráneo («Gobierno Petro suplica a Peñalosa construir Metro con estudios que ya están listos», 2015). Sin embargo, el Alcalde insistió en que la opción de la construcción de un Metro elevado resultó menos costoso para la ciudad. En consecuencia, el Gobierno Nacional y el Distrito crearon una gerencia e hicieron un redireccionamiento técnico al proyecto con la orientación de la firma Systra, que recomendó que la mejor opción era

El proceso de conurbación entre Bogotá y Soacha promovido por las dinámicas laborales o de otros servicios, afecta la movilidad en la capital, esto sumado a que sólo existe una vía de comunicación, la autopista sur, recrudece la situación

el elevado, lo cual, según el Alcalde, “permite mover más pasajeros y tiene menos riesgos de sobrecostos” («Balance a Enrique Peñalosa: ¿un Alcalde incomprendido?», 2016).

Los representantes a la Cámara del Congreso de la República respaldaron al Alcalde en la construcción del Metro argumentando que reduce los sobrecostos, moviliza más pasajeros y se convertirá en una gran iniciativa de construcción urbana. De acuerdo a declaraciones oficiales del mandatario capitalino, el metro elevado empezará en el Portal de las Américas e irá hasta la calle 72 con Caracas, en sus primeras dos fases. La línea está diseñada hasta la calle 127 con Autopista Norte. En total, el sistema moverá aproximadamente a un millón de personas diariamente gracias a las troncales alimentadoras (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016d).

El respaldo del Presidente Santos es indiscutible, al anunciar que para el segundo semestre de este año se abrirá la licitación del Metro de Bogotá. Resaltó esta obra de infraestructura como la más grande de la historia la cual va marchando bien y será una realidad, se espera que las obras inicien en 2018, antes de finalizar el periodo de Santos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017e).

Planeación Distrital destacó la viabilidad financiera del proyecto, corroborando que el Metro y las troncales moverán un millón de ciudadanos. Dicho esto, se dio un respaldo decisivo con la expedición del documento CONPES del Gobierno ya que el Distrito tendrá vía libre para adquirir el primer paquete de predios y el traslado de las redes de servicios públicos (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017a). El nuevo Gerente de la empresa Metro, el Ingeniero Andrés Escobar, destacó a su vez la importancia de la aprobación del CONPES indicando que lo que se necesita es la reducción de los riesgos para que el proyecto no exceda el presupuesto ni el cronograma como ha pasado con otras obras. El documento CONPES también garantizó los

recursos para la Fase II y III de TransMilenio en Soacha y el RegioTram.

Estas estrategias, proyectos e iniciativas en el papel parecen ser soluciones claras y efectivas para empezar a solucionar los problemas de movilidad en la ciudad, y por el prestigio de la administración Distrital y el compromiso que adquirieron con los ciudadanos se espera que así sea, esto teniendo en cuenta que el panorama no es nada alentador.

En el país se ha puesto a la ciudad de Medellín como un ejemplo o modelo a seguir en varios aspectos, innovación, cultura ciudadana, seguridad e incluso movilidad, sin embargo, el Alcalde Peñalosa aseguró que Bogotá está mejor en lo que a seguridad y movilidad se refiere. En cuanto a movilidad, la Alcaldía comparó lo que hace TransMilenio con el Metro; “el sistema de transporte capitalino realiza cada día 2,5 millones de viajes al día, más del doble del metro de Medellín que en mayo del 2015 alcanzó los 820.000 usuarios. Bogotá cuenta con 398 kilómetros de ciclorrutas, mientras en la capital paisa solo hay 19 kilómetros” («Para Peñalosa seguridad y movilidad son mejores en Bogotá que en Medellín», 2016). Según el mandatario, “el problema es la autoestima de los bogotanos”, razón por la cual cobra más polémica las dificultades de movilidad en la capital.

Pese a la percepción del Alcalde, no hay que desconocer que existen razones de peso que evidencian las falencias del transporte y la movilidad en general en la ciudad de Bogotá. Por ejemplo, los traslados de la casa al trabajo en un rango normal son de 30 minutos, según un estudio hecho por un consultor externo del Departamento Nacional de Planeación (DNP), en Bogotá el promedio del traslado es de 67 minutos, es decir, que la gente gasta 37 minutos por día por encima de esa media y eso se multiplica por el universo de la población laboralmente activa. En el caso de Bogotá se concluyó que son 7 millones de horas perdidas (Colombia. Departamento Nacional de Planeación, 2015).

Este tipo de dinámicas ha generado que la movilidad haya colapsado, y no es sólo la situación de Bogotá, el estudio también lo advirtió ya hace dos años y hoy por hoy es una realidad en otras ciudades como Cali, Medellín y Barranquilla como consecuencia de los trancones, el crecimiento del parque automotor, la motorización y la falta de vías e infraestructura.

Con respecto a los dos últimos factores, vías e infraestructura, en el imaginario colectivo se pensaría que es precisamente en el tema de construcción de vías lo que podría solventar el problema, sin embargo, el experto en transporte y movilidad, el profesor César Ruiz de la Universidad Nacional de Colombia, considera que “se debe empezar realmente en cómo se van a dar soluciones estructurales y de largo plazo a la movilidad en ciudades como Bogotá, que cada día es más crítica, frente a uno de los brazos de esa posible solución que sea la construcción de vías”. Señala que cuando se habla de construcción de vías se debe pensar en dos cosas: i) ampliación de vías o ii) recuperación de vías existentes, pero en cualquiera de los casos, lo que ha demostrado la experiencia internacional de ciudades de la talla de Bogotá, es que definitivamente construir o mejorar vías, significa siempre mediadas que terminarán colapsando. Es decir, “si las vías van a crecer al ritmo que crecen los carros, jamás se van a solucionar los problemas de movilidad, pensar en construir, ampliar o recuperar, significa siempre estimular la oferta que va a ser siempre corta frente a una demanda de vehículos” así lo afirmó el profesor Ruíz (Instituto de Estudios Urbanos, 2016b).

Teniendo en cuenta lo anterior, otros países han optado por promover otros tipos de modos de transporte como el transporte público y otros medios alternativos como la bicicleta y caminar. Bogotá ha tenido buena gestión con el tema de la ciclovía, posicionándose incluso como la ciudad líder de América Latina de acuerdo a un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el cual se concluyó que la ciudad tiene la mejor infraestructura para los bicisuarios.

El estudio se basó en 56 ciudades de la región, empleando 27 indicadores sobre el uso de la bicicleta y las políticas que incentivan el medio de transporte no motorizado (Instituto de Estudios Urbanos, 2016a).

El proyecto “Quinto Centenario” del Alcalde Peñalosa le apuesta a una autopista de talla mundial para bicicletas, de 25 kilómetros de extensión, que comunicará a la ciudad de sur a norte, beneficiará a sectores de Suba, Barrios Unidos, Chapinero, Teusaquillo, Santa Fe, Los Mártires, Antonio Nariño, Tunjuelito, y Rafael Uribe Uribe (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017b). Se espera que en esta administración se siga pensando en una infraestructura inclusiva, pero además que se dote de condiciones de seguridad y de control de circulación.

Por otro lado, no se debe dejar en el tintero la polémica propuesta de Peñalosa, quien tras el balance del último día sin carro hizo pública una idea para aliviar la movilidad y priorizar el transporte público; que haya tres horas diarias sin carros particulares en las vías de la capital («Tres horas al día sin carros particulares en Bogotá, la nueva propuesta de Peñalosa», 2017). “Hora y media en la mañana y hora y media en la tarde. Durante ese tiempo, los ciudadanos pueden utilizar el transporte público o se podrían movilizar en bicicleta”, es una propuesta interesante que está sobre la mesa, habrá que ver si los bogotanos están listos.

Educación

El programa de “Calidad educativa para todos”, busca garantizar el derecho a una educación de calidad para niños, adolescentes y jóvenes e igualdad en las condiciones de acceso y permanencia, para tal fin es necesario el avance de la jornada única (Secretaría Distrital de Planeación, 2016, p. 114).

A su vez, con la aprobación del Plan el Distrito podrá construir y dotar 30 nuevos colegios, 7 infraestructuras para los programas de Integración Social, creará 35 mil nuevos cupos en educación superior y 12 mil

en educación primaria y secundaria (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016a).

La “gran revolución educativa de Bogotá”, así se denomina el avance del Alcalde al respecto de lo estipulado en el Plan, incluye la construcción de 30 colegios totalmente nuevos, incluyendo sus predios, y la reconstrucción de por lo menos otros 32 en los próximos cuatro años (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016c). las localidades priorizadas para el desarrollo de la infraestructura educativa son: Bosa, Suba, Kennedy, Usme, Engativá y Ciudad Bolívar, de acuerdo a los resultados Suba, Kennedy, Usme, Engativá y Ciudad Bolívar estudio de insuficiencia y demanda insatisfecha, realizado en el 2016 por la Oficina Asesora de Planeación y la Dirección de Cobertura de la Secretaría de Educación del Distrito.

Se espera que estos proyectos educativos se retroalimenten con inyección de capital humano de calidad para que la percepción de satisfacción vaya en aumento. Con respecto al 2015 la satisfacción de los establecimientos públicos subió 4 puntos porcentuales, registrando un 77% según la encuesta del Programa Bogotá Como Vamos, mientras que en el ámbito privado hubo una disminución de 7 puntos porcentuales, con un 57%.

Un aspecto que vale la pena evaluar es el del modelo de colegios en concesión implementado por Peñalosa en su primera Alcaldía. En agosto de 2016 el Concejo aprobó recursos para la construcción de 30 colegios nuevos, de los cuales en 15 operarían bajo esta figura. Aprobó vigencias futuras por \$817.549 millones, para garantizar la continuidad por 10 años más de los 22 colegios por concesión que operan actualmente («La expansión de los colegios en concesión en Bogotá»,

2016). Ante esta situación los sindicatos de educadores se oponen, ya que consideran que se trata de privatizar la educación y aún hay maestros para ser nombrados de planta y hay otros colegios con vísperas a ser reubicados por déficit de matrículas.

Espacio público y ambiente

“Espacio público derecho de todos”, el programa pretende transformar e incrementar el espacio público para el disfrute de los ciudadanos, de esta manera el Distrito presenta el programa en el que se habilitarán 3,5 millones de m² de espacio público en la ciudad. Los proyectos se dirigirán fundamentalmente a la

construcción y mejoramiento de parques en diferentes escalas, andenes, alamedas y puentes peatonales: Bogotá tendrá 2 centros deportivos, recreativos y culturales. Se comprarán 7 predios ubicados en el Parque Zonal Hacienda Los Molinos localidad Rafael Uribe Uribe. También se construirán y/o mejorarán 64 parques de todas las escalas (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016a).

A su vez dentro de las acciones ya adelantadas, la administración se ha abanderado la “recuperación

del espacio público” en varios puntos de la ciudad. Por ejemplo, en el punto de la carrera 15, entre calles 76 y 92, y en la calle 85, entre la carrera 15 y la Autonorte, se realizó un operativo de recuperación por ser uno de los ejes viales con mayor flujo peatonal, defendiendo en primera instancia el legado de Peñalosa en su primera administración; la ampliación de los andenes, por lo que argumentan se quieren volver a recuperar para los peatones (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

Casos como el anterior, donde se requiere de una intervención para recuperar un buen de uso público expone el problema de muchas ciudades alrededor del

Los sindicatos de educadores se oponen al modelo de colegios en concesión, ya que consideran que se trata de privatizar la educación y aún hay maestros para ser nombrados de planta

mundo, y es el de las formas de ocupación o apropiación del espacio público, algunas reguladas por normatividad y otras ilegales, que benefician a unos pocos que obtienen beneficios económicos. Ejemplo de esto son las ventas callejeras, ambulantes o estacionarias, que se enmarcan dentro de un contexto de ilegalidad y tienen un impacto directo sobre la congestión peatonal, la estética de la ciudad y una competencia desleal con establecimientos comerciales legales.

Ya sea el punto de la calle 15, la 72, la Carrera 12 entre Avenida calle 82 y calle 85, la Avenida Suba con calle 95, entre otros puntos en los que ha intervenido la Alcaldía, siempre ha habido un común denominador, y este es los vendedores ambulantes de la zona.

Las ventas callejeras se han vuelto el talón de Aquiles para las campañas que ha emprendido la administración en pro de la recuperación del espacio público, ya que genera situaciones conflictivas por la inconformidad de algunos ciudadanos y las entidades encargadas de su control al no resolver a tiempo las demandas presentadas por los involucrados. Sin embargo, se podría destacar que el elemento diferenciador de la actual administración en materia de emprendimiento y reubicación ha sido la alternativa que les ofrecen a los vendedores que están desalojando del espacio público. Se ha desarrollado un trabajo conjunto con el Instituto para la Economía Social (IPES) con el fin de caracterizar a los vendedores informales y ofrecerles alternativas de emprendimiento, reubicación en kioscos y empleo en grandes superficies (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016).

La recuperación del espacio público tiene un amparo constitucional para hacerlo, así se estipula en el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia: “velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”, pese a esto, parece que algunas administraciones han desconocido la norma en general, porque también se protegen los derechos

fundamentales de las personas, entre ellos el derecho al trabajo digno, “artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.” Es precisamente bajo ese dilema sobre el cual el Gobierno Local debe actuar, previendo que las medidas de desalojo en contra de los vendedores ambulantes deban cumplir con lo estipulado en la constitución.

Si bien las medidas que se han impartido han demostrado alternativas de reubicación y de emprendimiento aún hay insatisfacción por parte de los vendedores ambulantes, quienes en medios de comunicación nacionales han declarado abuso de la Policía en los operativos y falta de garantías para lo que ellos consideran su única fuente de ingresos, ahora bajo el nuevo Código de Policía la situación según ellos tiende a empeorar. Esto debido a que el Código ha generado controversia entre los colombianos, algunos han sido críticos con respecto a las nuevas sanciones y el costo de las mismas, e incluso hay quienes han interpuesto una serie de acciones de inconstitucionalidad en contra de la Ley 1801 del 2016. Por ejemplo:

Un ciudadano pretende la inexequibilidad parcial del artículo 140 de la Ley 1801, el cual establece una serie de multas cuando una persona ocupe indebidamente el espacio público y, adicionalmente, si esta conducta se realiza dos veces o más se impone el decomiso o la destrucción del bien con que se incurra en tal ocupación. Argumenta que con estas medidas correctivas se agravaría la situación de las personas que se dedican al comercio informal, ya que, en todo caso, van dirigidas a la afectación de su patrimonio, con lo que se vulnera directamente su derecho al mínimo vital, al trabajo, al debido proceso y a la propiedad (Legis, 2016).

Según explican quienes están en desacuerdo con las sanciones, se vulneran los derechos fundamentales

por la serie de multas que se imparten cuando una persona ocupe indebidamente el espacio público y, adicionalmente, si esta conducta se realiza dos veces o más se impone el decomiso o la destrucción del bien con que se incurra en tal ocupación. Parece ser que hay una persecución constante a comerciantes informales que no resuelve de fondo la problemática del espacio público.

Vivienda y servicios públicos

El programa de “Infraestructura para el desarrollo del hábitat” busca garantizar la promoción de políticas para la ampliación y promoción de los servicios públicos, la recuperación de los ríos, quebradas y canales y promoción de la eficiencia energética (Secretaría Distrital de Planeación, 2016, p. 186).

Es bien sabido que el crecimiento urbano demanda nuevos desafíos y más en lo que se refiere a servicios públicos; acueducto, alcantarillado, alumbrado público, energía eléctrica, recolección de basuras, telecomunicaciones, entre otros. De acuerdo a la Encuesta de Percepción Ciudadana (2016), los ciudadanos tienen un nivel menor de satisfacción con los servicios de: aseo y recolección de basuras con un 59%, internet 55% y telefonía celular 50%. Mientras tanto el gas domiciliario registra el mayor nivel de satisfacción con un 83% seguido por el agua y la energía con un 81% cada uno.

Con respecto al tema del servicio de aseo y recolección de basuras, cabe recordar que en la pasada administración de Gustavo Petro, la imposición del esquema para la recolección de basuras le costó al ex Alcalde la destitución temporal y una sanción de la Procuraduría, razón por la cual la actual Alcaldía presentó en el 2016 un nuevo esquema de aseo que define la política pública en materia de la gestión de residuos, este es el “Plan de Gestión de Residuos Sólidos -PGIRS-” adoptado mediante Decreto 548 de 2015, para los siguientes doce años a partir de su entrada

en vigencia (Probogotá. Fundación para el progreso de la Región Capital, 2016, p. 8).

Con una meta de aprovechamiento de 2.718 toneladas por día de materiales secos, orgánicos y residuos de construcción y demolición, el PGIRS busca establecer un modelo que adecue el esquema operativo del servicio público de aseo para lo cual se requiere infraestructura, equipamientos y mobiliario necesarios para un tratamiento diferenciado por tipo de residuo con sus respectivas metas (Probogotá. Fundación para el progreso de la Región Capital, 2016, p. 8).

La intención de la administración es que el servicio sea contratado con públicos y privados, generando con ese proceso una libre ocurrencia de oferentes garantizando para la ciudad un esquema con mayor participación.

Las 6.300 toneladas de residuos que son depositadas en el relleno sanitario Doña Juana son el negocio más apetecido para este año en el marco del nuevo esquema de aseo, y es la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico (CRA) la encargada de pronunciarse sobre la viabilidad técnica, financiera y económica. Se habla de una licitación de más de 5 billones de pesos para los próximos 8 años, de ser aprobada por la CRA, se pagarán a través de las tarifas a los usuarios (Hugo Parra, 2017).

En cuanto a vivienda, la Alcaldía logró repuntar la vivienda de interés social en la ciudad, gracias al pacto suscrito entre el Alcalde y el Gobierno Nacional ‘Pacto por la Vivienda en Bogotá’. Según datos oficiales, la venta total de viviendas en Bogotá aumentó en 31%, la de interés social prioritario creció 293,8%, y la de interés social repuntó en un 21,9% (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017).

En el 2016 hubo un aumento del 31% con respecto al 2015 en ventas de vivienda. En este periodo se alcanzó el nivel más alto en ventas de vivienda social de los últimos 6 años con un total de 19.372 unidades

vendidas y un crecimiento anual del 67,4% (Secretaría Distrital del Hábitat, 2017). Estos resultados positivos parecen dar cuenta de una buena gestión del sector construcción, por lo cual se esperarían resultados paralelos o incluso mejores para el 2017 año en el cual se empezarán a construir 40.000 viviendas, de acuerdo a la Secretaría de Hábitat (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017). De acuerdo a la meta propuesta en el Plan, aún faltaría gestionar la construcción de 110.000 viviendas en Bogotá para alcanzar el indicador, tarea a ejecutar en lo que resta de gobierno, junto a las otras cinco metas propuestas.



CreativeCommons.Flickr/GuíadeViajesOficialdeMedellín

MEDELLÍN

El Concejo Municipal de Medellín, aprobó mediante el Acuerdo N° 003 de 2016 el Plan de Desarrollo “Medellín cuenta con vos” 2016-2019, “el cual contiene, [entre otros] los fundamentos, enfoques, objetivos, dimensiones, retos, programas y proyectos, con las estrategias y políticas que guiarán la articulación de las acciones del Gobierno Municipal” (Concejo Municipal de Medellín, 2016, artículo 2) del actual Alcalde Federico Gutiérrez Zuluaga, así como los indicadores a través de los cuales se medirá el desempeño de la gestión municipal en el logro de lo propuesto para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. En este sentido se proponen como dimensiones estratégicas, las siguientes:

1. Creemos en la cultura ciudadana.
2. Entre todos recuperamos la seguridad la seguridad y la convivencia ciudadana.

3. Todos comprometidos por un nuevo modelo de equidad social.
4. Educación de calidad y empleo para vos.
5. Movilidad sostenible: una tarea de todos.
6. Unidos por la intervención del centro y de nuestros territorios.
7. Una apuesta de ciudad por el cuidado del medio ambiente. (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 2)

Seguridad

El Plan de Desarrollo mediante la dimensión “Entre todos recuperamos la seguridad y la convivencia” establece como uno de sus retos “reducir progresivamente los niveles de inseguridad a través de una gestión integral que genere condiciones para el goce efectivo de los derechos” (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 161). Sin embargo, la violencia ligada a la delincuencia común y los conflictos interpersonales, siguen siendo un problema por resolver.

Así mientras, de un lado, “Medellín Cómo Vamos”, en la Encuesta de percepción ciudadana de 2015 señaló que el 45% de la población se sentía segura, el 36% no se sentía ni segura ni insegura y el 19% se sentía poco segura. (Medellín Cómo Vamos, 2015, p. 42) Y en 2016, para la misma encuesta, se refleja que el 51% de

la población se sentía segura, el 34% no se sentía ni segura ni insegura y el 15% se sentía insegura (Medellín Cómo Vamos, 2016a, p. 55). De otro lado, los indicadores de comisión de delitos son claros frente a su aumento en 2016, en comparación con el 2015 como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 4. Delitos en Medellín 2015 -2016

Categoría	01 de enero al 31 de diciembre		Var. %	Var. Abs
	2015	2016		
Homicidio	496	536	8%	40
Lesiones comunes	3.249	3.393	4%	144
Hurto a personas	7.834	11.351	45%	3.517
Hurto a comercios	1.777	1.660	-7%	-117
Hurto a residencias	966	860	-11%	-106
Hurto común	10.577	13.871	31%	3.294
Hurto de automotores	956	829	-13%	-127
Hurto de motocicletas	4.376	4.998	14%	622
Hurto de vehículos	5.332	5.827	9%	495
Hurto a entidades financieras	9	17	89%	8
Piratería terrestre	6	8	33%	2
Extorsión	243	318	31%	75

Nota: Adaptado de Colombia, Ministerio de Defensa, 2017. Estadística de Delitos 2015-2016.

En este sentido, aunque es evidente que las encuestas de percepción ciudadana y la realidad en la ciudad de Medellín van por caminos diferentes, más allá del debate sobre el aumento o disminución de las estadísticas de percepción y comisión de delitos, la realidad es solo una, sé siguen presentando graves casos de inseguridad.

En concordancia con lo anterior, la Veeduría de Medellín ha expresado que:

Aunque son notorios los avances en la disminución de homicidios, en materia de seguridad, la ciudad necesita contemplar nuevos indicadores que permitan percibir las nuevas realidades, más allá de monitorear las cifras de acciones ilegales clásicas como el homicidio y los delitos contra la

propiedad. Fenómenos como la desaparición forzada, la explotación sexual, la trata de personas, el reclutamiento de menores, la violencia contra las mujeres, el feminicidio, el abuso de menores, la extorsión y la violencia estructural que se vive en los barrios y veredas de Medellín deberían tener mayor seguimiento. (Veeduría de Medellín, 2016, p. 4)

En este sentido, se reconoce que en los últimos años, Medellín ha vivido una transformación que le ha permitido sobreponerse de la época de violencia generada por el narcotráfico. No obstante, “sus habitantes continúan siendo víctimas de las dinámicas de ilegalidad, manifestaciones ligadas a la violencia cotidiana e instrumental y se evidencia una afectación de la confianza entre la ciudadanía y las autoridades encarga-

das de garantizar su seguridad” (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 60) como se evidencia en lo corrido del 2017:

Tabla 5. Delitos de impacto en Medellín 2017

Categoría	Casos registrados
Hurto a entidades financieras	2
Hurto a comercio	95
Hurto de celulares	328
Hurto a personas	578
Hurto a residencias	47
Hurto de motos	312
Homicidio	43
Lesiones personales	210

Nota: Elaboración propia. Adaptado de, Colombia, Observatorio del Delito de la Policía Nacional (2017). Delitos de impacto 2017

En síntesis, se siguen reflejando como problemas más graves, la drogadicción, las pandillas, los atracos callejeros, el tráfico de drogas, el hurto de carros y autopartes, el hurto a casas o apartamentos y a tiendas o negocios y el homicidio entre los últimos lugares, seguido del vandalismo, los casos de abuso sexual y el paramilitarismo y las milicias. (Medellín Cómo Vamos, 2016a, p. 53)

Así, al cierre del año 2016, aumentó el homicidio en un 7.8%, en comparación con el 2015, al respecto el Alcalde expresó:

“Al sacudir el palo de las estructuras criminales, hemos creado un desequilibrio en estos territorios y muchas buscan consolidar ese control; esa (el aumento de los homicidios) es una de las consecuencias duras de esta decisión. [...] Los homicidios que se han presentado este año se dan por enfrentamientos entre estructuras criminales; [...] siempre queremos que bajen los homicidios, por eso vamos a seguir haciendo un esfuerzo muy fuerte para que no solo bajen los asesinatos, sino también todos los tipos de delitos” (Villa, 2016, párr 3.)

De igual forma, respecto al aumento en los hurtos, atracos y el fleteo, indicó:

“Cuando les frenamos los ingresos fuertes, como microtráfico y extorsión, ellos salen y aumentan los hurtos a personas. La gente tiene toda la razón y ahí no hay excusa; las cifras tienen que mejorar. Yo no acepto, se lo he dicho a la Policía, que nosotros hayamos bajado la operatividad; eso no puede pasar porque la gente se tiene que sentir segura”. (Villa, 2016, párr. 5)

Razón por la cual, el aumento de la operatividad policial para hacerle frente a la inseguridad en Medellín ha tenido notables resultados, por cuanto ha dado grandes golpes a las estructuras delictivas que operan no solo en Medellín sino también en el Valle de Aburrá.

Es así como recientemente se dio un duro golpe a la delincuencia en el Valle de Aburrá capturando al cabecilla de “la terraza”, una ODIN (Organización Delincuencial Integrada al Narcotráfico) dedicada al sicariato, la extorsión, el narcotráfico y el desplazamiento que se ejerce desde los barrios Manrique y Aranjuez, de la Capital de Antioquia. («Contundente resultado de la Policía contra la delincuencia en el Valle de Aburrá», 2017).

De igual forma, se han intensificado los operativos contra la extorsión que permitieron en febrero de 2017 la captura de 29 personas contra la estructura delictual “Yarumito”, vinculada a la ODIN “la unión” dedicada al cobro de extorsiones, tráfico local de estupefacientes, homicidios selectivos e instrumentalización de menores en Envigado y Medellín. («Operativos simultáneos en el país contra extorsión permitió 58 capturas», 2017).

Asimismo, se logró en diciembre de 2016 la captura de 18 personas en la ciudad de Medellín judicializados por los delitos de concierto para delinquir con fines de extorsión:

Dadas las denuncias del centro de Principio del formulario Medellín, en las que se da cuenta de las extorsiones que se vienen sufriendo en el sector por parte de un supuesto grupo ilegal que se hace denominar “convivir”, [la cual] disfraza sus acciones criminales principalmente bajo el supuesto cobro de “vigilancia informal”, con 7.000 víctimas aproximadamente entre comercio formal e informal, trabajadoras sexuales, vendedores de minutos de celular y transportadores, a quienes les exigían pagos semanales que oscilaban entre 10 mil y 400 mil pesos. [Así como] la venta de estupefacientes, acciones sicariales y desplazamientos forzados. («22 personas judicializadas dedicadas a la extorsión en el centro de Medellín», 2016)

Por lo cual, se resalta la disminución en los índices de delincuenciales y los grandes golpes contra las estructuras criminales, que según el reporte de la Alcaldía Municipal de Medellín, en enero de 2017 ha logrado la disminución del 13% de los índices de hurto a personas y del 41% del hurto a motocicletas, así como la disminución del homicidio en un 32%, como mayores delitos que afectan la seguridad ciudadana, no solo gracias a la labor de la Policía Nacional sino debido a la colaboración de la ciudadanía a través de las redes de apoyo. No obstante, pese a la labor de las autoridades, la inseguridad en Medellín aumenta considerablemente (Alcaldía de Medellín, 2017a) y al respecto el Alcalde manifiesta “estamos dando la lucha contra la criminalidad y el 2017 tiene que ser un mejor año, las cifras tienen que mejorar” (Alcaldía de Medellín, 2017a).

Salud

El Plan de Desarrollo de Medellín en su dimensión “Todos comprometidos por uno nuevo modelo de equidad social”, establece como gran reto para la ciudad, “promover el goce efectivo del derecho a la salud de los ciudadanos, a través del fortalecimiento del acceso a los servicios, la gestión y vigilancia integrada de

la salud” para eliminar las barreras de acceso real y potencial y garantizar un servicio oportuno y pertinente.

Así, teniendo en consideración la crisis de la salud a nivel nacional que implica la congestión en los servicios de urgencias, la falta de oportunidad en la autorización y realización de exámenes confirmatorios o diagnósticos, se establecen, entre otras, como metas: i) aumentar la cobertura de afiliación al Sistema General de Seguridad Social en Salud SGSSS y ii) ser más oportunos en el tiempo de la atención prehospitalaria en caso de urgencias, y en emergencias.

En razón a esto, en la encuesta de percepción ciudadana Medellín Cómo Vamos, se evidenció que aunque la población en su mayoría tiene afiliación al servicio de salud, ya sea mediante régimen contributivo, subsidiado o especial, las demoras en la prestación del servicio y la mala atención, son algunas de las situaciones que hace que para el 2016 la satisfacción de los usuarios haya pasado del 52% al 56%, respecto al 2015, “un bajo porcentaje comparado con años como 2008, cuando el nivel de satisfacción era del 67 %, lo que muestra la realidad de lo que está ocurriendo en la ciudad y en el país a raíz de la crisis financiera que vive actualmente el sector” (Ortiz, 2016 párr 12).

Adicionalmente, si bien, la ley establece que el tiempo transcurrido entre la solicitud de citas y la asignación para consulta externa no debe superar los tres días hábiles, la mayoría de las personas han tardado más de seis días para recibir atención médica (Medellín Cómo Vamos, 2016a, p. 40).

Lo anterior, no centra la problemática “en un mayor descontento con el servicio, sino que puede estar incidiendo en la decisión de los usuarios de acceder efectivamente a él” (Medellín Cómo Vamos, 2017 párr. 2) por cuanto, pese a necesitar los servicios de salud, los ciudadanos deciden no hacer uso de ellos.

Y aunque en palabras de la Secretaria de Salud, Claudia Arenas, “una de las grandes apuestas que empe-

zaron en el 2016 fue la descongestión de las urgencias y el fortalecimiento de la atención en los niveles 1 y 2” (Ortiz, 2016 párr. 13), no está considerado como meta para la Alcaldía actual conseguir el 100% de la cobertura en la ciudad, pues solo se proponen subir un punto porcentual del 97.5 al 98.5, el cual a la par de la mejora del servicio debería ser contemplado como una prioridad.

Finalmente, teniendo en consideración que según la encuesta de percepción ciudadana Medellín Cómo vamos 2016, el aspecto más importante para la calidad de vida es la salud, con un 76% por encima del empleo y la educación (Medellín Cómo Vamos, 2016a, p. 27); la inversión en salud se convierte en una de las acciones de mayor impacto para reducir la desigualdad en Medellín y el acceso y calidad en el servicio de salud sigue siendo un reto para la ciudad.

Movilidad

La movilidad de la ciudad se articula en torno a un sistema vial jerarquizado, dos terminales aéreas, dos terminales terrestres y un sistema de transporte público conformado por un Metro como eje estructurante, complementado con cables, troncal y pretroncal para buses de tránsito rápido, un sistema de transporte público colectivo, un transporte público individual, un sistema de escaleras eléctricas, un sistema de bicicletas públicas y un tranvía (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 398).

No obstante, Medellín como todas las grandes ciudades, no es ajeno a la problemática en materia de movilidad. La tendencia creciente de movilidad de pasajeros en la ciudad y la carencia de infraestructura adecuada, generan congestión en la ciudad por

en aumento en los tiempos de desplazamiento, entre otros factores.

Razón por la cual, de un lado, ante el reto de gestionar los sistemas de movilidad, Medellín establece como programas: i) Fortalecimiento a la integración multimodal de transporte público, ii) Intervenciones movilidad para transporte público multimodal, iii) Gestión integral para la movilidad no motorizada, iv) Reconociendo la importancia de la movilidad segura y v) Por la calidad del aire que respiramos. (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 371)

Dando especial relevancia a la promoción del uso de medios de transporte amigables con el medio ambiente y el uso del transporte público para disminuir la congestión vehicular.

En este sentido, se resaltan acciones como el sistema de bicicletas públicas Encicla para mejorar la movilidad sostenible, la propuesta para construir 47 kilómetros de transporte eléctrico y nuevas ciclorrutas (complementando los 45 kilómetros ya existentes), la renovación de las flotas de transporte público, los carriles preferenciales para buses («La movilidad sostenible implica cultura ciudadana - Medellín», 2016) y el incremento de operativos contra la movilidad informal.

Sin embargo, “la apuesta por una movilidad peatonal, en bicicleta o en transporte público pareciera estar lejana, a la luz de las tasas de motorización en el Valle de Aburrá” (Gómez, 2016 párr. 1)

En 1986 eran 93.000 vehículos para toda la región entre carros y motos, lo que representaba una tasa de 42 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Las demoras en la prestación del servicio y la mala atención, son algunas de las situaciones que hace que para el 2016 la satisfacción de los usuarios haya pasado del 52% al 56%, respecto al 2015

A corte de 2005 ya eran 410.000 vehículos, con una tasa de 123 vehículos por 1.000 habitantes. Ya despuntaba un crecimiento alto.

La alarma sonó el año pasado con 1.256.000 entre carros y motos. Es decir, una tasa de 329 vehículos por 1.000 habitantes. Quiere decir que en el Valle de Aburrá, por cada tres habitantes, hay un vehículo (moto o carro).

De esos 1.256.000, son 710.000 motos y 546.000 son automóviles. (Gómez, 2016 párr 2,5)

Lo anterior, sumado al bajo uso de transporte sostenible, evidenciado con la encuesta de percepción ciudadana de 2016, el cual respecto al medio de transporte usado por los ciudadanos arrojó que el 28% usa bus o buseta, el 22% metro, el 15% moto, el 9% taxi, el 8% a pie, el 6% alimentador o integrado, el 5% metroplus al igual que vehículo particular y solo el 2% de la población usa la bicicleta como medio de transporte seguido del cable aéreo con 1%. (Medellín Cómo Vamos, 2016a, p. 67). Siendo el transporte público el más usado en Medellín, seguido por el transporte masivo.

Así, la misma encuesta arrojó que para los conductores y usuarios ya sea de transporte público o sostenible, en el último año el trayecto habitual dura más en relación con los años anteriores. Sin embargo, en medio de todo, la mayoría de las personas se siente satisfecha con su medio de movilidad, pero no tanto con el estado de las vías. (Alcaldía de Medellín, 2016)

Razón por la cual, de otro lado, con el propósito de planificar el sistema de movilidad de la ciudad y desarrollar los proyectos de infraestructura requerida, el Plan de Desarrollo propone como programas: i) Planificación del sistema de movilidad de la ciudad y ii)

Proyectos de infraestructura para la movilidad de la ciudad (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 370).

Dado el evidente problema de infraestructura e interconectividad de la ciudad con la región, que no es ajeno al panorama nacional frente al retraso en las obras de infraestructura y reparación de la malla vial como es el caso de la obra “Los Balsos”, el cual tiene un retraso de más de 15 meses y “sigue causando caos vehicular, inseguridad y daños en la infraestructura de algunos apartamentos” («Pese a nuevo plan, sigue inconformidad por obra de Los Balsos - Medellín», 2016 párr. 2), la cual también ha generado sobrecostos que

están siendo asumidos por la administración.

Finalmente, cabe resaltar que:

En materia de movilidad Medellín evidencia algunos avances, entre los que se destacan la constante expansión de un sistema multimodal de transporte masivo que es pionero en el país. No obstante, [...] la distribución por modos de transporte de la ciudad refleja una cultura de movilidad que requiere transformaciones, de tal forma que sea posible incrementar el uso de medios de transporte

sostenibles ambientalmente. (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 373)

Y como lo expresa Carlos Cadena, experto en movilidad sostenible “el gran reto de Medellín es convertirse en una ciudad que privilegie al peatón y al ciclista” (Medellín Cómo Vamos, 2016b), trabajando para el fortalecimiento de una mayor cultura ciudadana que permita un comportamiento adecuado en las vías y el uso de medios de transporte alternativos, para lograr una movilidad sostenible y reducir los índices de accidentalidad.

La tendencia creciente de movilidad de pasajeros en la ciudad de Medellín y la carencia de infraestructura adecuada, generan congestión en la ciudad por en aumento en los tiempos de desplazamiento

Por cuanto, según lo expresado por Juan Esteban Martínez, secretario de Movilidad de Medellín:

Pese a que la ciudad le lleva ventaja a muchas otras del país por sus grandes avances al respecto, preocupan las cifras altas de accidentes de tránsito, que han provocado la muerte de 228 personas este año, según estadísticas hasta el 6 de noviembre. De estas muertes, 105 fueron de motociclistas y 104, de peatones («La movilidad sostenible implica cultura ciudadana - Medellín», 2016 párr. 4)

Educación

Una de las grandes preocupaciones es la calidad educativa y el acceso a la educación superior, por esto, el Plan de Desarrollo de Medellín, con el propósito de garantizar una educación inclusiva y pertinente desde la primera infancia hasta el fin del proceso educativo establece programas para la educación inicial, preescolar, básica y media.

Para mejorar los índices de acceso y la permanencia, se desarrollarán proyectos que ofrezcan: Atención integral desde la primera infancia; cupos en las instituciones educativas oficiales y a través de la contratación de cupos en cobertura educativa y de manera subsidiada, en los niveles de educación preescolar, básica y media; desarrollo de estrategias para erradicar gradualmente el analfabetismo en población menor de 18 años; se brindarán beneficios educativos con estrategias como: complemento nutricional, transporte escolar, tiquete estudiantil, kits escolares, seguro de protección escolar, atención a factores de riesgo psicosocial y hábitos de vida saludable, entre otros; apoyo e impulso al reto de Jornada Única y Generación de oportunidades para el paso de la educación media a la educación superior. (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 308,309)

Para ello, espera disminuir los índices de deserción escolar, aumentando la cobertura al programa de “Buen

Comienzo”, de educación secundaria y media, reduciendo la tasa de extraedad en la educación secundaria y disminuyendo el analfabetismo. Meta que implica una inversión considerable para educación, así:

El rubro de mayor inversión en Medellín, desde cuando se tiene registro sistemático a través del Registro Único Territorial -FUT- es educación. En el periodo 2012-2015 la ciudad invirtió \$4.046.072 millones de pesos y en promedio invirtió por año un 27,4% de los recursos disponibles para inversión pública.(Medellín Cómo Vamos, 2016, p. 23)

No obstante, durante este periodo “no se logró avanzar en las coberturas netas de ningún nivel, desde la educación inicial hasta la educación media” (Medellín Cómo Vamos, 2016, p. 26), preguntándose entonces ¿Cómo es posible que en una de las ciudades donde más se invierte en educación, los resultados no se evidencien?

Así aunque para 2015 se haya mejorado en 5 puntos el promedio global en las Pruebas Saber 11 – 2016, “siendo el sector oficial el que más aportó al mejoramiento en la ciudad, [pues] su puntaje pasó de 256 a 261, frente a la desmejora en 2 puntos de los colegios privados”.(Secretaría de Educación de Medellín, 2016)

No es menos importante que a comienzos del 2016 se registraran “5.184 niños sin clases en Medellín” («Aún hay 5.184 niños sin clases en Medellín - Medellín», 2016), habiéndose aumentado la deserción escolar en la Comuna 5 según la secretaría de Educación de Medellín («Durante 2016 aumentó la deserción escolar en la Comuna 5 de Medellín», 2017).

En este sentido, después de que en 2015 Antioquia (4.5) solo superara a dos departamentos en el Índice Sintético de Calidad Educativa (ISCE) -Tolima (4.2) y Risaralda (4.3)-, al tener solo 11 colegios (cuatro a cargo de la Gobernación, cuatro de la Alcaldía de Medellín y el resto de los municipios de Rionegro, Bello y Envigado) (Agredo, 2015), se evidenció que en Medellín aún había mucho por hacer en materia de educación.

Y en este sentido, estableció diferentes programas que le permiten actualmente tener una buena medición en el índice multidimensional de calidad educativa (IMCE) de la Secretaría de Educación de Medellín que mide el progreso académico, la percepción de ambiente escolar y el rendimiento académico en las instituciones educativas de la ciudad, los cuales sitúa en 37,9%, 22,2% y 39,8% respectivamente (Secretaría de Educación de Medellín, 2017)

No obstante, aunque se resaltan los proyectos bandera de la Secretaría de Educación para el 2017 como “la oficialización de colegios por cobertura, la estrategia SaberEs, y la prevención de la deserción escolar (El Mundo, 2017, párr. 1)” Así como el aumento de estudiantes beneficiados con la Jornada Única por cuanto “en el 2016 se tenían 2.700 estudiantes en Jornada Única y para este año se espera tener más de 13.000 estudiantes («Secretario de Educación de Medellín presenta sus proyectos para el 2017», 2017 párr. 11)” y el regreso a clases de 1.400 niños gracias a la campaña En el colegio contamos con vos (Alcaldía de Medellín, 2017b).

Y el secretario de Educación de Medellín, Luis Guillermo Patiño, anunció que: “para el 2017 la Administración Municipal contará con una oferta de 330.350 cupos escolares, desde transición hasta el grado 11, cifra que garantiza una cobertura total de la demanda que representan los niños y jóvenes de la ciudad. (Camilo Trujillo, 2016 párr. 1) es indispensable seguir trabajando para mejorar la calidad educativa, con una efectiva cobertura total como herramienta para cerrar las brechas de desigualdad percibidas en la ciudad con la encuesta de percepción ciudadana de 2016.

Espacio público y ambiente

Aunque resulte una paradoja, Medellín, una ciudad rodeada de montañas, tiene una gran deuda de espacio público con sus habitantes. Mientras los estándares internacionales, hablan de al menos diez metros cuadrados de espacio público

por persona, la ciudad solo cuenta con escasos 3,7 metros cuadrados, hecho que deteriora la calidad de vida y contribuye al desorden ciudadano, (Zambrano, 2017 párr. 1)

Razón por la cual, respecto a la gestión del espacio público, el Plan de Desarrollo en su dimensión estratégica “Unidos por la intervención del centro y sus territorios” traza como reto “Medellín vuelve a su centro”, considerando el espacio público como escenario ideal para el cierre de brechas de desigualdad y pobreza, así como articulador del territorio.

En este sentido, desarrolla el Plan Maestro consolidado para rehabitar el Centro Tradicional de Medellín, teniendo en cuenta que este:

Es un espacio en el cual se encuentran de manera simultánea diferentes tipos de actividades: comercio, oficinas, vivienda, cultura y educación, entre otras. En el Centro Tradicional se encuentran déficits habituales de los tejidos urbanos con esas características: envejecimiento físico, baja densidad de ocupación en viviendas y oficinas, aumento de la inseguridad y disminución de la población residente, entre otras. (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 459)

Por lo cual, se pretende su recuperación a través de campañas, la ocupación con la construcción de nuevos inmuebles por parte del sector público y disponiendo las condiciones para que las empresas e instituciones de carácter privado puedan vincularse a esta iniciativa.

No obstante, dicha proyección está sujeta a la recuperación del espacio público con acciones inmediatas como el fortalecimiento de la seguridad, la reubicación de vendedores ambulantes y la remodelación y mantenimiento de andenes, calzadas y parques en el centro, que en cifras concretas se proyecta con 60.000 metros cuadrados de espacio público y patrimonio rehabilitado (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 463), lo cual implica un gasto considerable para su recuperación y

en palabras del Alcalde Gutiérrez “a partir del 2017, [la comuna 10] tendrá una intervención que contará con 200.000 millones de pesos”. (Villa, 2016 párr. 11)

Además de la seguridad, continuaremos con la recuperación del espacio público, peatonalización (de Junín, desde la estación San Antonio; La Playa, desde el teatro Pablo Tobón Uribe hasta la avenida Oriental; entre otros), viene la recuperación de más de 20 parques y plazas de diferentes sectores. Vamos a cambiarle la cara al centro con más urbanismo, acompañada con una inversión importante del sector privado”, aseguró el alcalde. (Villa, 2016 párr. 12)

Sin embargo, para el arquitecto Alejandro Restrepo, elegido por el Alcalde para recuperar el centro de la ciudad, “la intervención llega tarde, hay que reconocerlo, porque el centro se ha deteriorado y desde hace 20 años cambió de vocación” («El centro será rediseñado», 2016 párr. 4); “esa zona, en el pasado era la más exclusiva de la ciudad, pero dejó de ser atractiva para vivir por la contaminación, la inseguridad, el caos y el comercio informal (Pareja, 2016 párr. 1)”

Razón por la cual, “el primer reto es recuperar la seguridad, luego el medio ambiente, después el espacio público y, finalmente, habitarlo. (Pareja, 2016 párr. 5)”, después de que esto esté superado se podría pensar en inversión para la construcción de las 5.0000 viviendas que se trazan en el Plan de Desarrollo.

Así, teniendo en cuenta que la encuesta de percepción ciudadana del Programa Medellín Cómo Vamos arrojó que para el 2016 solo el 44% de los medellinenses se sentía satisfecho con el espacio público de la ciudad en general, y 59% lo estaba con las zonas ver-

des o parques de su barrio durante el 2016 (Medellín Cómo Vamos, 2016, p. 75), la Alcaldía de Medellín trabaja en varios proyectos simultáneos, con el objetivo de mejorar el espacio público y su percepción en la ciudad:

El primero, un proyecto denominado Galería Bolívar, pretende integrar en un solo corredor las plazoletas en San Antonio, parque de Berrío, la plazoleta Botero y una final, en Prado. La Playa, por su parte, eje fundacional porque debajo discurre la quebrada Santa Elena, tendrá uso peatonal desde el teatro Pablo Tobón Uribe. (J. Ortiz, 2017 párr. 8)

De igual forma, el Parque Berrio es el proyecto “que más ha avanzado en el último año, es el cambio que más agradecen los visitantes y al menos cinco vendedores que permanecen allí, tras reubicar 223 de ellos, que con sus puestos de comida, cigarrillos, cachivaches y hasta de licor, obstaculizaban el espacio público” (Pareja, 2017 párr. 5).

En síntesis, la tarea de recuperación del espacio público en Medellín ha ido mejorando paulatinamente y sigue siendo un reto

para la Alcaldía vigente:

Hasta 2015 la urbe tenía 8'907.554 metros cuadrados de espacio público efectivo. Es decir, zonas verdes, parques, plazas y plazoletas.

Para enfrentar los retos de más espacio público, la ciudad adicionó, entre 2012 y 2015, 486.200 metros cuadrados, con el Cinturón Verde y otros espacios urbanos.

Hoy, incluso, la Administración Municipal le sigue apostando al tema con la creación de 49.662 metros cuadrados más, en 2016. (Zambrano, 2017 párr. 7,9)

Mientras los estándares internacionales, hablan de al menos diez metros cuadrados de espacio público por persona, Medellín solo cuenta con escasos 3,7 metros cuadrados

De otro lado, respecto al medio ambiente en la ciudad, es indudable que Medellín se encuentra en crisis por el deterioro de la calidad del aire, dadas las emisiones de CO₂, que se multiplican con el incremento en las cifras del parque automotor, por cuanto “cerca del 80% de las emisiones que deterioran la calidad del aire y que afectan la salud pública, provienen de fuentes móviles” (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 373).

Razón por la cual, el control de la calidad del aire se encuentra estrechamente ligado con las estrategias de movilidad y de uso de medios de transporte sostenibles a través del programa “Por la calidad del aire que respiramos” para disminuir los emisiones de PM_{2,5} y CO₂, que a través del proyecto de vigilancia epidemiológica de los efectos en la salud por la calidad del aire permite “realizar el monitoreo y vigilancia de los eventos en salud relacionados con los niveles de contaminación atmosférica, a través del seguimiento de indicadores ambientales y de carga de enfermedad, para orientar medidas de promoción, prevención, vigilancia y control relacionadas con la calidad del aire” (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 409).

Y es que no es para menos, pues en los últimos años las alertas por riesgo en la calidad del aire en Medellín han sido recurrentes y la calidad del aire ha incumplido con el parámetro de la OMS en los últimos años en las estaciones del sistema de medición de la calidad del aire RedAire.

En 2015, las estaciones dispuestas en la ciudad para la evaluación de las concentraciones de PM_{2,5}, ubicadas en el Museo de Antioquia y la Universidad Nacional – Núcleo El Volador, superaban la norma colombiana de 25 microgramos

por metro cúbico (µg/m³), con registros de 32 y 40 respectivamente, muy superiores al nivel en el cual, de acuerdo con la OMS, no existe daño para la salud humana (10). (Medellín Cómo Vamos, 2016d párr. 3)

Y en 2016, “la concentración en la atmósfera de material particulado inferior a 2,5 micrómetros -PM_{2.5}- superó los 150 PM (µg/m³)”. Situación que impulsó la creación del Protocolo del Plan Operacional para enfrentar Episodios Críticos de Contaminación Atmosférica -POECA- no solo para Medellín, sino para los 9 municipios restantes que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), como un método de acción para hacer frente a

las contingencias por alerta roja, evitando daños en la salud de los medellinenses, por cuanto según un informe del Banco Mundial, la contaminación atmosférica se convirtió en el cuarto factor de deceso prematuro en el mundo.

Es así, como Medellín ha desarrollado avanzadas capacidades en el monitoreo de las condiciones ambientales en general, respecto a las demás ciudades del país, pero falta más desde aspectos de la salud. Y medidas como la ampliación del pico y placa a 6 dígitos y la inclusión de motos de cuatro tiempos dentro de la restricción, si se llega a declarar alerta roja ambiental, (Restrepo, 2017 párr. 7) son fundamentales.

Y es que no es para menos, pues en los últimos años las alertas por riesgo en la calidad del aire en Medellín han sido recurrentes y la calidad del aire ha incumplido con el parámetro de la OMS en los últimos años en las estaciones del sistema de medición de la calidad del aire RedAire.

El control de la calidad del aire se encuentra estrechamente ligado con las estrategias de movilidad y de uso de medios de transporte sostenibles

Vivienda y servicios públicos

El Plan de Desarrollo en su reto “Hábitat adecuado para Medellín” establece como programas: el i) Fortalecimiento al sistema municipal habitacional, el ii) Reasentamiento integral de población, la iii) Gestión de nuevos desarrollos habitacionales de vivienda social y el iv) Mejoramiento integral de barrios, con el pro-

pósito de garantizar el acceso a la vivienda y hábitat adecuados a la población más vulnerable.

Para lo cual se cuenta con El Instituto Social de Vivienda y Hábitat de Medellín (ISVIMED), que es el organismo encargado de gerenciar la vivienda de interés social en el Municipio a través de programas como:

- Nuevos desarrollos habitacionales
- Mejoramiento integral de barrios
- Reasentamiento integral de población
- Acompañamiento social
- Fortalecimiento al sistema habitacional

Así, teniendo en cuenta que el principal objetivo es disminuir el déficit habitacional en la ciudad, esta administración municipal se propone ofrecer más de 19.000 nuevas unidades habitacionales populares en Medellín durante los cuatro años de Gobierno, “buscando atacar el déficit cuantitativo que se registra en la ciudad calculado en 27.795 hogares y volver nuevamente a Medellín atractiva para la construcción de vivienda de interés prioritario y social (Sandoval, 2016 párr.2)”. Por lo cual se ha venido haciendo la entrega paulatina de las viviendas de interés social.

En 2016, la Alcaldía de Medellín y el Gobierno Nacional entregaron 221 viviendas ubicadas en el conjunto residencial Altos de San Juan en San Javier, [donde fueron beneficiadas] 213 familias [que] hacían parte del programa de arrendamiento temporal de ISVIMED que atiende a quienes perdieron su vivienda por un desastre natural; mientras que las 8 restantes [eran] familias víctimas del desplazamiento forzado. («221 familias estrenan vivienda en San Javier», 2016 párr. 1)

De igual forma, dado que en Medellín hay por legalizar al menos 70 mil predios y:

Desde el 2015, ISVIMED identificó 18.000 predios en los estratos uno, dos y tres en las comunas 1 – Popular, 9 Buenos Aires y 13 San Javier, para el desarrollo de los programas Titulación y Legaliza-

ción. («La meta en estos cuatro años es legalizar 12 mil viviendas de Medellín», 2016)

“La meta de la Alcaldía para el final del cuatrienio es certificar más de 12 mil viviendas en Medellín” («Alcaldía de Medellín y el ISVIMED legalizaron 565 viviendas de la ciudad», 2016 párr. 1). Razón por la cual, la Alcaldía de Medellín y el ISVIMED, han hecho la “entrega de 565 reconocimientos de edificaciones a familias que esperaban poder legalizar sus viviendas en 10 comunas de la ciudad” («Alcaldía de Medellín y el Isvimed legalizaron 565 viviendas de la ciudad», 2016 párr. 5)

Así mismo, es menester resaltar que se está trabajando para disminuir el déficit cualitativo de vivienda que es de 43.266 (Sandoval, 2016 párr. 3) y se refiere a propietarios con casa en pésimo estado o en alto riesgo, por lo cual:

Alrededor de 3.500 personas se han beneficiado este año con la entrega de los reconocimientos de sus viviendas, un programa con el que el municipio también promueve el acceso a subsidios de mejoramiento de vivienda. («Alcaldía de Medellín y el Isvimed legalizaron 565 viviendas de la ciudad», 2016 párr. 5)

No obstante, es latente la preocupación en Medellín por los proyectos de vivienda de interés social que se encuentran retrasados desde hace más de un año, debido a la última circular que limitó la altura de estas construcciones, desplazando en un solo proyecto a 49 familias («Preocupación en Medellín por proyectos de vivienda retrasados», 2017). Y aunque:

El Ministerio de Vivienda emitió una circular donde precisa que quienes tengan licencias de construcción aprobadas están protegidas constitucional y legalmente. Eso significa que los municipios no pueden revocar permisos de manera unilateral, sino que deben acudir a las instancias judiciales correspondientes. («Municipios no pueden revocar licencias de construcción», 2017)

La demora ante estos despachos administrativos, aumenta el riesgo de que los afectados vean la posesión como única herramienta para hacer valer sus derechos, lo cual a futuro se convertiría en una gran talanquera para la administración municipal. Esto por cuanto, según el Presidente del Concejo de Medellín Jesús Aníbal Echeverry, “en Medellín hay más de 16 proyectos con problemas de licenciamiento que parecen a organizaciones populares de vivienda (OPV)¹ («Preocupación en Medellín por proyectos de vivienda retrasados», 2017)”.

Esto, sin contar con los cambios que se vienen con la reforma tributaria, por cuanto, la Cámara Colombiana de la Construcción advirtió la preocupación que esto genera frente a los proyectos de viviendas de interés social, ya que “la propuesta por el Gobierno elimina la exención del impuesto de renta derivado de la enajenación de vivienda de interés social, [y] eso podría terminar afectando la construcción de ese tipo de proyectos («Reforma tributaria afectaría viviendas de interés social», 2016 párr. 1,2)”.

Situaciones que desde luego no alcanzan a cubrir el déficit habitacional, pero de alguna manera contribuye a que el mismo no siga creciendo.

De otro lado, el Plan de Desarrollo frente a la prestación de servicios públicos, establece programas para i) el acceso de calidad al acueducto y al alcantarillado y ii) la gestión integral de los servicios públicos. Trazando como metas, el aumentando de 95,81% a 97,44% la cobertura en acueducto, de 88,6% a 95,39% la cobertura en alcantarillado y a 99% el servicio de alumbrado público (Alcaldía de Medellín, 2016, p. 535), así como la normalización de los servicios públicos para 40.200 viviendas dando prioridad al servicio del agua con una inversión de 217 mil millones de pesos («Se busca solución para los más de 70 mil desconectados de servicios públicos que tiene la ciudad», 2016).

Sin embargo, a julio de 2016, habían en Medellín más de 72.000 familias desconectadas de los servicios públicos, («Se busca solución para los más de 70 mil desconectados de servicios públicos que tiene la ciudad», 2016), una cifra mucho mayor a los 40.200 propuestos por la Alcaldía.

1 Las OPV son aquellas organizaciones que han sido constituidas y reconocidas como entidades sin ánimo de lucro, cuyo sistema financiero es de economía solidaria y tienen por objeto el desarrollo de programas de vivienda para sus afiliados por sistemas de autogestión o participación comunitaria.



CALI

A través del Acuerdo 0369 de 2016 se adoptó el Plan de Desarrollo 2016-2019 “Cali Progresa Contigo”, el cual contempla cinco Ejes (Cali social y diversa, Cali amable y sostenible, Cali progresa en paz con seguridad y cultura ciudadana, Cali emprendedora y pujante, Cali participativa y bien gobernada) sobre los cuales se construyen las principales apuestas para impulsar el desarrollo en el municipio en el entendido que es la gente y su bienestar el pilar más importante sobre el cual se deban efectuar las acciones del Gobierno Municipal, en cabeza del Alcalde Maurice Armitage Cadavid.

Cada uno de los ejes se integran por 23 componentes, 65 programas e indicadores de producto y metas, en la definición de Estrategias de Intervención Territorial y en la identificación de Proyectos Estratégicos (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, artículo 4).

Seguridad

El tercer eje del Plan es “Cali Progresa en Paz, con Seguridad y Cultura Ciudadana”, el cual está compuesto a su vez por cuatro componentes, el primero de ellos “Seguridad, causa común” que cuenta con tres programas para su desarrollo. El objetivo del eje se centra en la generación medidas que garanticen la vida, la integridad personal, libertad, seguridad, convivencia, patrimonio y demás elementos vitales para la construcción de la paz (Concejo de Santiago de Cali, 2016, p. 91).

Para este propósito se plantean estrategias que incidan en la reducción de homicidios, hurtos, lesiones personales y las contravenciones relacionadas con la convivencia; para lograrlo, es necesario direccionar la estrategia de seguridad a partir de la definición e implementación de la política integral de seguridad, apoyar a los dife-

rentes organismos e instituciones de seguridad y justicia, ampliando de esta forma, la eficiencia en el nivel de respuesta y seguimiento del delito (Concejo de Santiago de Cali, 2016, p. 91).

De esta manera, el componente de seguridad pretende ejercer mayor control en materia de prevención y comisión de delitos, debido al desafío multidimensional y complejo que representa la seguridad y convivencia.

La complejidad del tema se evidencia en casos como los que ha tenido que presenciar el Alcalde de Cali, Maurice Armitage, quien en repetidas ocasiones ha atendido personalmente plantones y protestas de caleños que se encuentran inconformes con la inseguridad que ataca en las calles de la ciudad.

Los asaltos y muertes violentas en el primer semestre del 2016, llevaron a que los concejales y asambleístas pidieran cuentas a la Administración Municipal, incluso se pensó en la posibilidad de militarizar la ciudad a través de una “firmaton” para pedirle al Ministerio de Defensa que actuara en los sectores más vulnerables de la ciudad («Preocupación por la inseguridad en Cali», 2016).

Al igual que en todas las ciudades del país, las redes sociales han sido determinantes para que las autoridades y los Gobiernos Locales centren su atención en temas que inquietan a los ciudadanos. Por su parte, los caleños han registrado en redes la preocupación por los robos y homicidios, aun así, las autoridades en su momento insistieron en que los índices habían me-

orado. Sin embargo, de acuerdo a estadísticas del informe de Seguridad y Convivencia del programa “Cali Cómo Vamos”, que analiza el desempeño de la ciudad en los principales indicadores de la ciudad en relación con otras ciudades, destaca que:

Durante los primeros 5 meses de 2016 se ha registrado un incremento tanto en el número de homicidios como en el número de hurtos a personas en la ciudad, lo cual sugiere que Cali debe trabajar más en una política de seguridad ciudadana, que garantice el derecho a la vida, libertad y seguridad de la población (Cali Cómo Vamos, 2016c).

Registran además las siguientes cifras de interés para el periodo enero-mayo de 2016: se registraron 3.705 hurtos a personas, cifra que representó un incremento de 1% frente al mismo periodo de 2015, 1.793 hurtos de celulares, incrementó un 31%, 331 hurtos a residencias, representó una reducción del 7%, 1.266 hurtos a motocicletas, incrementó un 23%, 623 hurtos a vehículos, se redujo un 13% y 569 homicidios, aumentó un 1%.

De las seis categorías de delitos relacionadas, en cuatro de ellas se registró un aumento con respecto al mismo periodo del 2015; hurto a personas, a motocicletas, de celulares y homicidios, precisamente lo que más denuncian los ciudadanos en medios y redes. Las dos primeras categorías mantuvieron su incremento en el periodo de enero a diciembre del 2016 como se puede evidenciar en la siguiente tabla:

Tabla 6. Delitos en Cali 2015-2016

Categoría	01 de enero al 31 de diciembre		Var. %	Var. Abs
	2015	2016		
Homicidio	1.370	1.288	-6%	-82
Lesiones comunes	5.715	6.031	6%	316
Hurto a personas	8.649	9.472	10%	823
Hurto a comercios	964	946	-2%	-18
Hurto a residencias	863	849	-2%	-14
Hurto común	10.476	11.267	8%	791
Hurto de automotores	1.817	1.607	-12%	-210
Hurto de motocicletas	2.596	2.938	13%	342
Hurto de vehículos	4.413	4.545	3%	132
Hurto a entidades financieras	11	1	-91%	-10
Piratería terrestre	0	2		2
Extorsión	281	121	-57%	-160

Nota: Adaptado de Colombia, Ministerio de Defensa Nacional (2017). Estadística delitos 2015-2016.

Se registró igualmente un aumento en otras cuatro categorías (Lesiones comunes, hurto común, de vehículos y piratería terrestre). En cuando al hurto de celulares en el 2015 se registraron 3.293 casos (Observatorio del Delito de la Policía Nacional, 2015) y en el 2016 4.383 casos registrados (Observatorio del Delito de la Policía Nacional, 2016).

En consecuencia, para el mes de julio de 2016 el debate en la ciudad ya estaba centrado en la seguridad y violencia, hubo un encuentro entre el Alcalde Armitage, líderes académicos, sociedad civil, el Fiscal Seccional y el Comandante de la Policía quienes coincidieron en que los motores de la violencia son el microtráfico y la inequidad, lo cual refleja la falta de oportunidades de empleo y educación, especialmente en el oriente y la ladera. En las comunas 12,13,14,15,16 y 21, que conforman el oriente de Cali, ocurren el 56% de los homicidios de la ciudad («Ocho propuestas para mejorar la seguridad en Cali», 2016).

Sin embargo, en el Plan ya estaban previstas estrategias de intervención territorial focalizados en los Territorios de Inclusión y Oportunidades (Concejo

de Santiago de Cali, 2016, p. 93). El Alcalde confirmó que la apuesta a la inversión social que se estableció en el Plan se está haciendo, el 64% de la inversión es en oportunidades de trabajo y de educación, ya que, “[...] mientras la gente del Distrito no tenga trabajo, educación y deporte vamos a tener el problema de la violencia”.

Las concertaciones fruto del encuentro de los líderes y analistas en Cali, acogió diferentes propuestas para combatir la inseguridad en la ciudad, estas son: (i) Política integral de seguridad, ante la inexistente política clara de seguridad, incluso a nivel nacional, (ii) Superar la cultura criminal; por el arraigo que heredó los carteles de narcotráfico a la vida fácil, el consumismo y el facilismo del dinero, (iii) Pacto social; la idea es que la responsabilidad sea compartida entre las autoridades responsables y los sectores de la sociedad para que haya un enfoque integral, (vi) Programas para salvar la infancia; se deben enfocar en la infancia y la adolescencia para aislarla de la criminalidad, (v) Acercar la Policía a la comunidad; se debe prever que la comunidad tenga un sentido de pertenencia con las

instituciones del Estado que velan por la seguridad. (vi) Tratar de no magnificar la violencia; el Alcalde hizo un llamado para que la gente no genere un pacto colectivo y estigmatice a la ciudad con que las cosas van peor, (vii) La lucha contra el microtráfico; en el entendido de que es el principal generador de violencia se deben neutralizar y desarticular las bandas dedicadas a este delito, (viii) Cali, capital del Suroccidente; ante la llegada masiva de migración, la ciudad debe tener una visión de ciudad-región («Ocho propuestas para mejorar la seguridad en Cali», 2016).

Según cifras de la Policía para el periodo del 1 de enero al 5 de febrero de 2017 los delitos que más casos tiene registrados son el hurto a personas: 883, el hurto a celulares: 481 y las lesiones personales: 478 (Observatorio del Delito de la Policía Nacional, 2017). A continuación, se relacionan las demás categorías:

Tabla 7. Delitos de impacto en Cali 2017

Categoría	Casos registrados
Hurto a entidades financieras	1
Hurto a comercio	84
Hurto de celulares	481
Hurto a personas	883
Hurto a residencias	60
Hurto a motos	252
Homicidio	115
Lesiones personales	478

Nota: Elaboración propia. Adaptado de Colombia, Observatorio del Delito de la Policía Nacional (2017). Delitos de impacto 2017.

Como se evidenció anteriormente, en el 2016 se registró un incremento significativo con respecto al 2015 en cuanto al robo de celulares, y en lo que va corrido del 2017 se sigue posicionando dentro de los delitos con más recurrencia, sin embargo, esta es la estadística basada en quienes han denunciado, ya que el Ministerio de las Tecnologías Informáticas calcula que el número de casos conocidos oficialmente no supera el 20 % de los hurtos totales. Las bandas dedicadas al robo de celulares ven la oportunidad para tener un

negocio rentable ya que los venden rápidamente en locales comerciales que los ponen en circulación en el mercado negro.

De acuerdo a un investigador de a SIJIN una parte considerable de los celulares robados en Cali son enviados a Ecuador o a Venezuela pues en ese mercado resultan a precios mucho más bajos que los celulares legales. Este mercado negro puede mover alrededor de \$1000 millones de pesos según los cálculos de la Policía («Por estas razones no se logra frenar el robo de celulares en Colombia», 2016).

Como este tipo de modalidades de hurto se facilita en el transporte público, desde julio del 2016 ha venido en aumento el número de uniformados que tendrían que reforzar la seguridad en todo el sistema de transporte masivo MIO. Esta iniciativa se materializó tras la firma del convenio entre Policía y Metrocali, 195 nuevos uniformados se sumaron a los 200 para vigilar el sistema, y así reforzar la seguridad en las 55 estaciones («395 policías reforzarán la seguridad en el MÍO», 2016).

Salud

El eje 1 “Cali social y diversa”, contempla en el componente 1.3 “Salud pública, oportuna y confiable” que se articula con dos programas, Salud pública con enfoque intersectorial y poblacional, y servicios de salud pública oportuna y confiable. El objetivo del eje es la generación de condiciones de inclusión social y reconocimiento de los derechos de diferentes grupos poblacionales (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, artículo 6). En cuanto al componente, pretende mejorar las condiciones de vida y de salud de la población a través de estrategias de promoción de la salud, prevención de la enfermedad, atención asistencial y rehabilitación, así como mediante el ejercicio de inspección, vigilancia y control de la autoridad sanitaria en salud (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016,p. 56).

De acuerdo al informe de salud que analiza el desempeño de los principales indicadores de salud en Cali frente a otras ciudades del programa “Cali Cómo Vamos”, evidencia que, para el primer semestre de 2016, indicadores como la tasa de mortalidad general, mortalidad en menores de 1 año y mortalidad en menores de 5 años se incrementó frente a 2015, situaciones que ponen en evidencia los retos que debe asumir la ciudad para garantizar el derecho a la salud (Cali Cómo Vamos, 2016d).

El informe de gestión y ejecución presupuestal de la Secretaría de Educación Pública Municipal de Santiago de Cali de 2016, da cuenta de la gestión y los resultados con respecto a lo establecido en el Plan. Uno de los indicadores de producto del componente de salud pública es el del “Índice de eficacia del sistema de vigilancia en salud”, la meta al 2016 era de 91,5% y el porcentaje de avance fue del 100%. Dentro de las acciones adelantadas para cumplir la meta hubo acompañamiento, capacitación y asesoría técnica que han mejorado la capacidad de monitoreo de las Unidades Primarias Generadoras de Datos (UPGD), retroalimentación al personal del servicio de salud de las IPS públicas y privadas, entre otras (2016).

En cuanto a la población pobre no asegurada atendida en las Empresas Sociales del Estado, la meta al 2016 era del 7% y el resultado obtenido fue de 76%. También se logró ésta en 13.500 personas atendidas en el servicio de atención a la comunidad, el resultado fue de 20.227. Por otro lado, la cobertura en el régimen de seguridad social en salud en Cali alcanzó 93,0% de la población estimada para el 2016 (Cali Cómo Vamos, 2016d). La lista continúa con los grandes avances que se registran en el informe de gestión, de igual manera el Secretario de Salud, Alexander Durán, confirmó que “el balance del 2016 para esta dependencia es positivo y esto se debe al trabajo conjunto y articulado de las redes de salud pública y el Municipio por mejorar las condiciones y atenciones a la ciudadanía”.

De igual forma enfatizó que la Secretaría continúa trabajando para alcanzar objetivos propuestos como la regulación de las ambulancias, el centro de bienestar animal, la entrega el próximo año de diez instituciones que se vienen construyendo para el servicio de la comunidad, la óptima prestación del servicio de urgencias en el Isaías Duarte Cancino y Desepaz y la entrega de 14 ambulancias más para la red de salud pública (Alcaldía de Santiago de Cali, 2017).

Aun así se reportó más de 5000 quejas y se atendieron más de 20.000 usuarios que denunciaron diferentes barreras de acceso a los servicios de salud, por parte de las EPS. Según el subsecretario de Salud Municipal, Alexander Camacho, las EPS que más quejas registran por poner trabas a los servicios médicos, son Emssanar, Coosalud y Cafesalud. Las principales quejas de los usuarios son la demora en la autorización de servicios, de citas y entrega de medicamentos («Más de 20 mil caleños tuvieron problemas con servicios de salud en 2016», 2017).

Esto evidencia que la Secretaría de Salud tiene un reto en cuanto a la calidad y optimización del servicio que ha generado que usuarios se hayan visto afectados en sus procesos respectivos.

Movilidad

El segundo eje del Plan “Cali Amable y Sostenible”, tiene como objetivo el desarrollo territorial de la ciudad a partir de las apuestas plasmadas en el POT que habla de mejorar las condiciones ambientales, gestión del riesgo, movilidad, servicios públicos y espacio público en pos de un Municipio más amable con el medio ambiente y sus habitantes (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, artículo 6).

El Alcalde Maurice Armitage, en sus primeros meses al mando marcó sus decisiones sobre los temas relacionados con la movilidad y estímulos a la actividad comercial: aumentó de 60 a 80 km/h el límite de ve-

locidad en las dos principales avenidas: la autopista Suroriental y la Cañasgordas. También atendió las quejas de los conductores locales, y de sectores del comercio, hacia los vehículos de fotomultas móviles que sorprendían a los carros mal parqueados. Dio la orden de moderar los recorridos de los cazainfractores («El rumbo que toman 5 capitales en 100 días con sus nuevos mandatarios», 2016).

El común denominador de las ciudades de Colombia son los problemas en movilidad, la insatisfacción con el transporte público y la inseguridad dentro de los sistemas masivos, por supuesto Cali no es la excepción a la regla. Consientes de estas falencias, la administración de Armitage privilegió la movilidad sostenible, dándole prioridad a los modos alternativos de transporte bicicleta y peatón, y al transporte masivo, a través del mejoramiento, mantenimiento y construcción de la malla vial (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, p. 79).

La importancia que tiene el transporte en bicicleta para cualquier ciudad, parte del hecho de tener una alternativa amigable con el medio ambiente, la no motorización y la descongestión de las vías. Con el programa de "Movilidad en Bicicleta" el Plan de Cali pretende fomentar la movilidad en este medio de transporte, mediante el mejoramiento y optimización de la ciclo-infraestructura de la ciudad y la apuesta por una red de vías ciclo-inclusivas y sus servicios asociados, tales como, ciclo-parqueaderos en instituciones públicas y la implementación de un sistema de bicicletas públicas (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, p. 82).

Lamentablemente de los 37,3 kilómetros de ciclorrutas existentes, aún no se han mejorado ni se han demarcado los carriles para proteger a los bicisuarios, este tipo de situaciones lo que genera precisamente es que la única opción viable sea la compra de una motocicleta, ya que no hay condiciones mínimas de seguridad por tener que compartir espacios con auto-

motores, motos, articulados del MIO y otros vehículos de carga pesada.

De acuerdo a las cifras de la Mesa de Transporte No Motorizado -MTNM-, entre 2013 y 2014, calculaban en 12,4% la población bicisuaría («¿Por qué no despega el plan para llenar a Cali de ciclorrutas?», 2017), para el 2015 ya era solo del 7 % según resultados de la Encuesta de "Cali Cómo Vamos" (Cali Cómo Vamos, 2015), y para el 2016 no hay cifras oficiales por la inexistencia de la respectiva encuesta de percepción u otros servicios estadísticos de la ciudad.

Según Janeth Mosquera, Doctora en Sociología y participante de la MTNM, las principales fallas de los gobiernos es que en el primer año arreglan lo que se hizo o no en la anterior administración y no se da continuidad a proyectos de impacto, en este caso para la movilidad. Ejemplos específicos como el proyecto de BiciMio, que consistía en hacer carriles exclusivos para ciclas y dotar de biciparqueaderos las estaciones del MIO de Andrés Sanín y Universidades, proyecto que se quedó en estudios, y la elaboración del Plan Integral de Movilidad Urbana, del cual no hay información concreta por parte de la Alcaldía.

El Plan de Desarrollo se comprometió a construir 228 kilómetros de ciclo-infraestructura (ciclo-ruta, bicicarril, bici-bus), tomando la red básica que conectaría toda la ciudad. La línea base era de 36 kilómetros al 2015 (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, p. 83) y de los 192 kilómetros restantes, se mandó a hacer diseños de 140 kilómetros, que los entrega la Emru en abril de 2017. Si bien quedarían pendientes 52 kilómetros por construcción (si no hay inconvenientes con los 140 ya pactados) para cumplir con la meta del Plan, se debe además priorizar la red integrada de ciclorrutas, para garantizar la seguridad (vial y personal) de los bicisuarios.

En cuanto a la segunda modalidad de transporte, el transporte masivo MIO, es preciso indicar que, Según el DANE, entre enero y septiembre de 2016 en el MIO

se transportaron 107,8 millones de pasajeros, cifra 1,7% inferior frente al mismo periodo de 2015 (Cali Cómo Vamos, 2016a). Estos resultados son poco favorables para las estrategias que planteó la actual administración de potenciar el sistema masivo.

Se podría pensar que la modificación del horario del pico y placa de 6:00 a.m. a 9:00 a.m., el cual se implementó desde el pasado mes de enero, fue pensado en impactar positivamente al MIO, ya que las personas que deben movilizarse en la ciudad y acostumbren a usar vehículos particulares deben dejarlo y tienen la posibilidad de usar el transporte masivo para llegar a sus lugares de destino, lo que generará que más usuarios se movilicen en el MIO. Así lo confirmó la Secretaria de Movilidad, al afirmar que esto hace que el número de pasajeros aumente a diario en el MIO, con un lleno total en varias de sus rutas.

Estas medidas tendrían que superar las cifras del uso de los medios de transporte alternativo del 37% y 7% para el MIO y las bicicletas respectivamente, ya no para el periodo de 2016 (no se cuenta con datos) sino al 2017 por las medidas que se han tomado y las que se espera implementar.

Educación

El objetivo del componente “educación con calidad, eficiencia y equidad” es mejorar la calidad de la educación para Santiago de Cali (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, p. 59). Los retos con los que asumió Armitage en materia de educación eran deficiencia en cobertura y calidad educativa que al corte del 2015 la ubicaron por debajo de ciudades como Bogotá, Manizales, Pereira y Medellín (Cali Cómo Vamos, 2016b).

Consientes de esas necesidades, el programa de “Educación pública equitativa e incluyente” se propuso desarrollar acciones orientadas a mejorar la cobertura educativa a grupos de infancia, adolescencia, jóvenes extra-edad, población con necesidades educativas especiales.

Dentro de las acciones que ha tomado al respecto la administración de Armitage para sopesar las falencias de la educación está la contratación de 12 colegios de cobertura para superar la emergencia educativa en la ciudad, para garantizar la inclusión de aproximadamente 7.000 estudiantes de los 23 mil que a la fecha se

encuentran por fuera de las aulas, esta medida fue respaldada por el Ministerio de Educación (Alcaldía de Santiago de Cali, 2016b).

En cuanto a la calidad de la educación, la Alcaldía de Cali tras acuerdo con el Ministerio de Educación, concertó decretar emergencia educativa con el fin de dar solución a los colegios privados que cumplen con los índices de calidad educativa y que de alguna manera no habían podido entrar a la contratación inicial a través del banco de oferentes (Alcaldía

de Santiago de Cali, 2016a). Esto generó que muchos colegios de Cali se vieran en la tarea de convencer a los padres para que no retiraran a sus hijos y de esta manera no materializar la suspensión de contratos impuesta por la cartera que dirigía la Ministra de Educación del momento, Gina Parody.

Este problema de la contratación de instituciones privadas por parte de las entidades territoriales, empezó por la regulación que el Ministerio de Educación hizo desde el 2015 por los resultados de muchos de estos colegios que estaban por debajo de las medias nacionales en términos de calidad. En consecuencia,

La modificación del horario del pico y placa tuvo un impacto positivo, ya que hace que el número de pasajeros aumente a diario en el MIO, con un lleno total en varias de sus rutas

“se emitió el Decreto 1851 de 2015 que establece que, para contratar con el Estado, los establecimientos educativos deben contar con un mínimo de calidad: estar por encima del percentil 20 en las Pruebas Saber en Lenguaje y Matemáticas”. El fin que es apostarle a la calidad, enfrenta problemas porque se trata de un negocio que tiene intereses políticos de por medio («Los rectores de Cali desafían al Ministerio de Educación», 2016).

Espacio público y ambiente

Dentro del Eje 2 “Cali amable y sostenible” se hace una apuesta por mejorar el espacio público a partir de la articulación de los diferentes actores que participan en su construcción, planteando la adecuación, dotación y control de estos espacios (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, artículo 7).

La meta al 2019 es de 1.311.045 m² de espacio público generado y recuperado, con una línea base de 820.819 m² al 2015 (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, p. 82).

En cuanto a las acciones realizadas, el área de Espacio Público de la Secretaría de Gobierno manifestó a mediados de julio del 2017 que en el último año se han realizado 5.245 operativos de recuperación del espacio en las comunas de Cali.

El problema de la invasión del espacio público no es nuevo, pero si crece y se complejiza. Por ejemplo, en el centro de Cali y los alrededores de la plaza de mercado de Santa Elena se cobra por el espacio, esta información es corroborada por los vendedores ambulantes e integrantes de colectivos de ciudadanos. El problema es que muchas de las personas que invaden

el espacio en el centro son comerciantes falsos que les pagan a unas personas para quedarse en ese lugar. Las autoridades responsables anunciaron que además de los 5.245 operativos también se intervinieron parques como El Ingenio, Las Banderas, La Guitarra y La Flora.

De acuerdo a Leonela Mazuera, coordinadora de Espacio Público de la Secretaría de Gobierno de Cali, “los que más invaden son los bodegueros de las plazas de mercado que alquilan espacios en Santa Elena”, invasión que se dio desde que la actual Administración Municipal suspendió las fotomultas móviles («Los sectores de Cali más afectados por la invasión de espacio público», 2017).

Quizás esta haya sido una de las múltiples razones por las cuales la Secretaría de Movilidad decidió retomar las fotomultas móviles a Cali («Polémica en Cali por regreso de fotomultas móviles», 2017), además de su impacto para el tema del pico y placa y la disminución de la accidentalidad en las vías.

Por su parte, la Alcaldía a través del programa “la cultura en espacio público”, promueve la cultura preservando éste como lugar para las prácticas artísticas y culturales del Municipio. Este tipo de acciones pueden favorecer para que las medidas implementadas tengan un impacto más contundente a través de la cultura ciudadana.

Vivienda y servicios públicos

El Plan establece el mejoramiento integral y el desarrollo de soluciones habitacionales Vivienda Interés Social –VIP- y Vivienda de Interés Social –VIS- como uno de sus frentes para resolver la problemática habi-

El problema de la invasión del espacio público no es nuevo, pero si crece y se complejiza. Por ejemplo, en el centro de Cali y los alrededores de la plaza de mercado de Santa Elena se cobra por el espacio.

tacional existente, orientándose tanto a la generación como a la cualificación de la vivienda y su entorno. Esto a través del fortalecimiento del planeamiento a partir del desarrollo de políticas e instrumentos que acoten para el corto, mediano y largo plazo las directrices impartidas por el POT (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, artículo 7).

Según reportan los medios, el Valle del Cauca se ha convertido en un ejemplo de la oferta de vivienda digna gracias a los subsidios y los programas del gobierno, adicionalmente, se debe tener en cuenta que entre enero y abril de 2016 se otorgaron en Cali 700 licencias para la construcción de vivienda tipo VIS (Cali Cómo Vamos, 2016). Actualmente Mejor Vivir Constructora ha sido protagonista en la participación de la oferta de vivienda VIS con el lanzamiento del proyecto Reserva del Aguacatal que busca atender el segmento tope de 135 SMLV de la VIS. La constructora le ha apostado por ubicar esta oferta a tan solo 10 minutos del centro de la ciudad, en una importante zona urbana que ofrece un inigualable clima que se acompaña de la brisa de los cerros y el privilegio de tener un entorno de grandes zonas verdes, así mismo se destaca la dotación de servicios complementarios del conjunto residencial que incluyen zona social, piscina, gimnasio dotado, entre otros («Vivienda de interés social con un sello de calidad», 2016). Esto evidencia que se ha dado el mejoramiento integral propuesto en el Plan.

Por otro lado, “en el primer trimestre de 2016, se terminó la construcción de 2.049 viviendas en el área urbana de Cali y continuaron en proceso de construcción

8.111 viviendas, cifras que representaron una reducción de 9% y un incremento de 2%, respectivamente, frente al mismo periodo de 2015” (Cali Cómo Vamos, 2016). A su vez, en el primer trimestre del 2016 se comenzó la construcción de 3.896 viviendas nuevas, cifra 53% superior frente al mismo periodo de 2015. Las ventas de viviendas nuevas también tuvieron un incremento del 10% para el mismo periodo.

En cuanto a los servicios públicos, el componente de “Gestión eficiente para la prestación de los servicios públicos” busca adelantar acciones tendientes a garantizar la cobertura, calidad y continuidad en la prestación de los servicios públicos domiciliarios (Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali, 2016, p. 121).

Sin embargo, los ciudadanos caleños se han visto afectados por el encarecimiento de los servicios públicos; en aseo por la inclusión del cobro de la poda del césped, la energía y el agua por la inflación y el clima en todos los estratos. Lamentablemente, no se cuenta con la encuesta de percepción ciudadana para conocer el nivel de satisfacción de los ciudadanos con respecto a la prestación de los servicios públicos.

Con la puesta en marcha del Plan Maestro de servicios públicos domiciliarios y TIC (Meta al 2019), se espera que haya apuestas estratégicas para garantizar sustentabilidad, sostenibilidad, confiabilidad y adecuada provisión, un esquema interinstitucional y de coordinación, selección de fuentes alternativas de abastecimiento, estrategias, programas y proyectos para garantizar acceso a las TIC, entre otras (Alcaldía de Santiago de Cali, 2016).

Referencias bibliográficas

- 22 personas judicializadas dedicadas a la extorsión en el centro de Medellín. (2016, diciembre 19). Recuperado 6 de febrero de 2017, a partir de <https://www.policia.gov.co/noticia/22-personas-judicializadas-dedicadas-la-extorsi%C3%B3n-en-el-centro-de-medell%C3%ADn>
- 221 familias estrenan vivienda en San Javier. (2016, Diciembre 19). Recuperado a partir de <http://telemedellin.tv/familias-vivienda-en-san-javier/158403/>
- 395 policías reforzarán la seguridad en el MIO. (2016, Julio 11). Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elpais.com.co/elpais/judicial/noticias/195-nuevos-policias-llegaran-reforzar-seguridad-mio>
- Agredo, P. (2015, junio 4). Medellín y Antioquia se «rajaron» en educación |. Recuperado a partir de www.minuto30.com/medellin-y-antioquia-se-rajaron-en-educacion/324772/
- Alcaldía de Medellín. (2016). Plan de Desarrollo «Medellín cuenta con vos» 2016-2019. Recuperado a partir de https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalDelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2016/Proyecto%20de%20Acuerdo%20Plan%20de%20Desarrollo.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2017a, enero 31). La Alcaldía de Medellín presentó balance de seguridad de enero [Gubernamental]. Recuperado 6 de febrero de 2017, a partir de <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=navurl://7491030f9aa639a2f459b3d2fb2bb01b>
- Alcaldía de Medellín. (2017b, julio 2). 1.400 niños regresaron a clases gracias a la campaña En el colegio contamos con vos [Gubernamental]. Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=navurl://87fcb84376b06cdd35bdfefdb3aa6326>
- Alcaldía de Medellín y el Isvimed legalizaron 565 viviendas de la ciudad. (2016, diciembre 21). Recuperado a partir de <http://telemedellin.tv/alcaldia-medellin-isvimed-viviendas/157619/>
- Alcaldía de Santiago de Cali. (2016). Charlas temáticas del POT. Recuperado a partir de <http://www.cali.gov.co/cali/descargar.php?idFile=7063>
- Alcaldía de Santiago de Cali. (2016, febrero 25). Alcaldía de Cali decretará Emergencia Educativa [Gubernamental]. Recuperado 23 de febrero de 2017, a partir de http://www.cali.gov.co/publicaciones/113428/alcaldia_de_cali_decretara_emergencia_educativa/
- Alcaldía de Santiago de Cali. (2016, febrero 26). 12 colegios serán contratados para ampliación de la cobertura educativa. Recuperado a partir de http://www.cali.gov.co/publicaciones/113452/12_colegios_seran_contratados_para_ampliacion_de_la_cobertura_educativa/
- Alcaldía de Santiago de Cali. (2017, julio 3). «El 2016 para la Secretaría de Salud es positivo», Alexander Durán. Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.cali.gov.co/publicaciones/129772/el-2016-para-la-secretaria-de-salud-es-positivo-alexander-duran/>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, junio 1). Concejo aprobó Plan de Desarrollo de Enrique Peñalosa con el que se propone transformar a Bogotá [Gubernamental]. Recuperado 13 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/planeacion/concejo-aprobo-plan-de-desarrollo-de-enrique-penalosa-con-el-que-se-propone-transformar-a-bogota>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, julio 25). Estamos recuperando la salud de Bogotá, afirma alcalde Peñalosa [Gubernamental]. Recuperado 8 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/salud/estamos-recuperando-la-salud-de-bogots-afirma-alcalde-penalosa>

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, septiembre 13). Alcaldía Peñalosa recuperó el espacio público en la carrera 15 [Gubernamental]. Recuperado 14 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/gobierno-seguridad-y-convivencia/alcaldia-penalosa-recupero-el-espacio-publico-en-la-carrera-15>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, octubre 26). Gran revolución educativa beneficiará a los habitantes de Bogotá [Gubernamental]. Recuperado 13 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/article/temas-de-ciudad/localidades/ciudad-bolivar/kennedy/engativa/ciudad-bolivar/gran-revolucion-educativa-beneficiara-a-los-habitantes-de-bogota>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016, noviembre 29). Congresistas respaldan al alcalde Peñalosa en la construcción del Metro de Bogotá [Gubernamental]. Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/movilidad/congresistas-respaldan-al-alcalde-penalosa-en-la-construccion-del-metro-de-bogota>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, enero 11). Conpes del Metro aprueba trazado y da vía libre a compra de predios y traslado de las redes [Gubernamental]. Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/movilidad/conpes-metro-aprueba-trazado-via-libre-a-compra-de-predios-traslado-de-redes>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, enero 31). Bogotá contará con una autopista de talla mundial para bicicletas [Gubernamental]. Recuperado 10 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/movilidad/bogota-contara-con-una-autopista-de-talla-mundial-para-bicicletas>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, febrero 1). En el 2016, Bogotá tuvo la tasa de homicidios más baja en la historia [Gubernamental]. Recuperado 7 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/gobierno-seguridad-y-convivencia/en-2016-bogota-tuvo-la-tasa-de-homicidios-mas-baja-en-la-historia>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, febrero 6). Repunta la vivienda de interés social en Bogotá [Gubernamental]. Recuperado 16 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/article/temas-de-ciudad/habitat/repunta-vivienda-de-interes-social-en-bogota>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, febrero 7). 1.200 policías llegan para reforzar la seguridad en Bogotá [Gubernamental]. Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/gobierno-seguridad-y-convivencia/1200-policias-llegan-para-reforzar-seguridad>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, febrero 8). «Este año se abrirá la licitación para construir el Metro de Bogotá»: Santos [Gubernamental]. Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/content/temas-de-ciudad/movilidad/este-ano-abrira-licitacion-para-construir-el-metro-bogota-santos>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017, febrero 8). Hacinamiento en urgencias ha bajado 116% en Bogotá [Gubernamental]. Recuperado 8 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bogota.gov.co/article/temas-de-ciudad/salud/hacinamiento-en-urgencias-ha-bajado-en-bogota>
- Aún hay 5.184 niños sin clases en Medellín - Medellín. (2016, marzo 2). Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/falta-cobertura-en-educacion-en-medellin/16501485>
- Balance a Enrique Peñalosa: ¿un alcalde incomprendido? (2016, diciembre 28). Recuperado 8 de febrero de 2017, a partir de <http://www.semana.com/nacion/articulo/enrique-penalosa-un-alcalde-incomprendido/510914>

- Cali Cómo Vamos. (2015). Encuesta de Percepción Ciudadana 2015. Recuperado a partir de http://media.wix.com/ugd/ba6905_a97f77613f834194b-24280f23dbca1d0.pdf
- Cali Cómo Vamos. (2016). Informe vivienda julio 2016. Recuperado a partir de <http://www.calicomovamos.org.co/copia-de-informe-vivienda>
- Cali Cómo Vamos. (2016). Movilidad -Transporte Público-. Recuperado a partir de http://media.wix.com/ugd/ba6905_07fd8c424e834c62a1dac2a568ee89e4.pdf
- Cali Cómo Vamos. (2016, marzo). Informe educación marzo 2016. Recuperado a partir de <http://www.calicomovamos.org.co/copia-de-informes-ccv>
- Cali Cómo Vamos. (2016, junio). Informe Seguridad Junio 2016. Recuperado a partir de http://media.wix.com/ugd/ba6905_cf65dc9a7ec2494fb9800526aa834aa3.pdf
- Cali Cómo Vamos. (2016, octubre). Informe salud octubre 2016. Recuperado a partir de http://media.wix.com/ugd/ba6905_32965f05230f45d8bddff-11b14196f9f.pdf
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2016, octubre). Encuesta de percepción y victimización. Recuperado a partir de <http://www.ccb.org.co/Investigaciones-Bogota-y-Region/Seguridad-Ciudadana/Observatorio-de-Seguridad/Encuesta-de-percepcion-y-victimizacion>
- Camilo Trujillo. (2016, mayo 10). Medellín ofrece más de 330 mil cupos oficiales para el año escolar 2017. Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/medellin-ofrece-mas-de-330-mil-cupos-oficiales-para-el-ano-escolar-AC5105323>
- Colombia. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2016). Defunciones fatales. Recuperado 8 de febrero de 2017, a partir de <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/salud/nacimientos-y-defunciones/defunciones-fatales>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2015). DNP advierte que se avecina colapso de movilidad en las principales capitales. [Gubernamental]. Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <https://www.dnp.gov.co/Paginas/DNP%20advierte%20que%20se%20avecina%20colapso%20de%20movilidad%20en%20las%20principales%20capitales.aspx>
- Colombia. Fiscalía General de la Nación. (2017, enero). Censo Delictivo de 2016. Recuperado a partir de <http://www.fiscalia.gov.co/colombia/wp-content/uploads/Boleti%CC%81n-censo-delictivo-2016-Final.pdf>
- Colombia, Ministerio de Defensa Nacional. (2017, septiembre 2). Estadística de Delitos 2015-2016.
- Concejo de Bogotá. Acuerdo 645 de 2016, "Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C 2016-2020 «Bogotá Mejor para Todos» (2016). Recuperado a partir de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/Noticias2016/Bogota_tiene_nuevo_plan_de_desarrollo/Acuerdo%20645%20de%202016.pdf
- Concejo de Santiago de Cali. Acuerdo N° 0396 de 2016 «Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019: Cali Progresa Contigo» (2016). Recuperado a partir de http://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/114694/plan_de_desarrollo_municipal_2016_2019/
- Contundente resultado de la Policía contra la delincuencia en el Valle de Aburrá. (2017, mayo 2). [Gubernamental]. Recuperado 6 de febrero de 2017, a partir de <https://www.policia.gov.co/noticia/contundente-resultado-de-la-polic%3AD-contra-la-delincuencia-en-el-valle-de-aburr%C3%A1>
- Convenio para fortalecer las Organizaciones Populares de Vivienda (OPV). (2016, octubre 10). Recuperado a partir de <http://telemedellin.tv/convenio-opv/138768/>

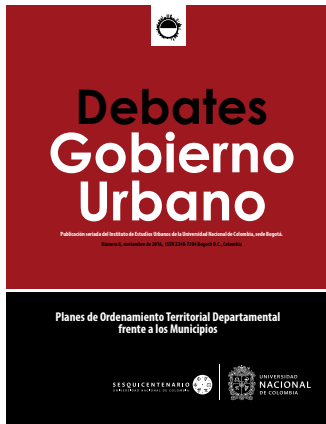
- Departamento Administrativo de Planeación de Santiago de Cali. (2016). Plan de Desarrollo 2016-2019 «Cali progresa contigo». Recuperado a partir de http://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/114694/plan_de_desarrollo_municipal_2016_2019/
- Durante 2016 aumentó la deserción escolar en la Comuna 5 de Medellín. (2017, abril 1). Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <http://www.bluradio.com/medellin/durante-2016-aumento-la-desercion-escolar-en-la-comuna-5-de-medellin-126959>
- El centro será rediseñado. (2016, noviembre 4). Recuperado 20 de febrero de 2017, a partir de <http://www.centropolismedellin.com/ediciones-anteriores/edicion-207/el-centro-sera-redisenado/>
- El rumbo que toman 5 capitales en 100 días con sus nuevos mandatarios. (2016, abril 9). Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/balancede-los-primeros-100-dias-de-alcaldes-en-capitales-de-colombia/16558915>
- Espinosa, M. Á., & Alarcón, D. (2017, febrero 12). Seguridad: el reto con el que empezó el año de los «alcaldes mayores». Recuperado 13 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/problemas-de-seguridad-en-cali-bogota-medellin-y-barranquilla/16817340>
- Gobierno Petro suplica a Peñalosa construir Metro con estudios que ya están listos. (2015, diciembre 12). Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/gobierno-petro-suplica-penalosa-construir-metro-estudio-articulo-605184>
- Gómez, C. M. (2016, mayo 2). Alerta: hay un vehículo por cada tres habitantes. Recuperado 16 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/alerta-hay-un-vehiculo-por-cada-tres-habitantes-CK5873307>
- Hugo Parra. (2017, febrero 11). Semana decisiva para modelo de aseo en Bogotá. Recuperado 16 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/bogota/cra-decidira-sobre-modelo-de-aseo-en-bogota/16817354>
- Instituto de Estudios Urbanos. (2016a, febrero 11). Bogotá es la ciudad líder en ciclovías de América Latina. Recuperado 10 de febrero de 2017, a partir de <http://institodeestudiosurbanos.info/noticias-y-eventos/item/bogota-es-la-ciudad-lider-en-ciclovias-de-america-latina>
- Instituto de Estudios Urbanos. (2016b, noviembre 21). El colapso de la movilidad en Bogotá. Recuperado 10 de febrero de 2017, a partir de <http://institodeestudiosurbanos.info/noticias-y-eventos/item/el-colapso-de-la-movilidad-en-bogota>
- Instituto de Estudios Urbanos. (2017, enero 25). Regiotram y Transmilenio, apuestas por una mejor movilidad a nivel conurbano. Recuperado 9 de febrero de 2017, a partir de <http://institodeestudiosurbanos.info/noticias-y-eventos/item/regiotram-y-mas-transmilenio-apuestas-por-una-mejor-movilidad>
- La expansión de los colegios en concesión en Bogotá. (2016, septiembre 8). [Text]. Recuperado 14 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/expansion-de-los-colegios-concesion-bogota-articulo-653783>
- La meta en estos cuatro años es legalizar 12 mil viviendas de Medellín. (2016, octubre 3). Recuperado 21 de febrero de 2017, a partir de <http://noticias.caracoltv.com/medellin/la-meta-en-estos-cuatro-anos-es-legalizar-12-mil-viviendas-de-medellin>
- La movilidad sostenible implica cultura ciudadana - Medellín. (2016, noviembre 13). Recuperado 16 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/semana-de-la-movilidad-sostenible-en-medellin/16749483>

- Legis. (2016, febrero 8). Multas del nuevo Código de Policía para frenar a vendedores ambulantes vulneran derechos fundamentales: demanda.
- Los rectores de Cali desafían al Ministerio de Educación. (2016, febrero 16). Recuperado a partir de <http://www.semana.com/educacion/articulo/ministerio-de-educacion-suspende-a-colegios-privados-en-cali-colombia/460875>
- Los sectores de Cali más afectados por la invasión de espacio público. (2017, julio 25). Recuperado a partir de <http://www.elpais.com.co/cali/los-sectores-de-mas-afectados-por-la-invasion-de-espacio-publico.html>
- Más de 20 mil caleños tuvieron problemas con servicios de salud en 2016. (2017, febrero 1). Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/20-mil-calenos-tuvieron-problemas-con-servicios-salud-2016>
- Medellín Cómo Vamos. (2015). Encuesta de Percepción Ciudadana 2015. Recuperado a partir de <http://www.medellincomovamos.org/presentacion-encuesta-de-percepcion-ciudadana-2015/>
- Medellín Cómo Vamos. (2016). Encuesta de Percepción Ciudadana 2016. Ipsos. Recuperado a partir de http://www.medellincomovamos.org/download/presentacion-encuesta-de-percepcion-ciudadana-medellin-2016/?utm_source=Documentos%20Home&utm_campaign=Encuesta%202016&utm_medium=Botones%20Sidebar&utm_term=Presentacion%20C3%B3n
- Medellín Cómo Vamos. (2016). *Entrevista al experto Carlos Cadena ¿Cómo mejorar la movilidad del Valle de Aburrá?* Recuperado a partir de <https://www.youtube.com/watch?v=ATtsN9XuttQ>
- Medellín Cómo Vamos. (2016, septiembre 8). Presentación: Informe de Calidad de Vida 2012-2015. Recuperado a partir de <http://www.medellincomovamos.org/download/presentacion-informe-de-calidad-de-vida-2012-2015-medellin-como-vamos-2016/>
- Medellín Cómo Vamos. (2017, enero 18). Acceso y satisfacción en salud en Medellín: mucho por mejorar | Columnas de Opinion. Recuperado a partir de <http://www.medellincomovamos.org/acceso-y-satisfaccion-en-salud-mucho-por-mejorar/>
- «Municipios no pueden revocar licencias de construcción»: Minvivienda. (2017, febrero 18). Recuperado a partir de <http://telemedellin.tv/municipios-no-pueden-revocar-licencias-construccion/165975/>
- No hay suficiente policía para reforzar seguridad en los SITP: Distrito. (2017, enero 27). Recuperado 6 de febrero de 2017, a partir de <http://www.rcnradio.com/locales/bogota/no-suficiente-policia-reforzar-seguridad-los-sitp-distrito/>
- Observatorio del Delito de la Policía Nacional. (2015). Consolidado delitos 2015. Recuperado a partir de https://www.policia.gov.co/observatorio/estudio_criminologia
- Observatorio del Delito de la Policía Nacional. (2016). Consolidado delitos 2016. Recuperado a partir de https://www.policia.gov.co/observatorio/estudio_criminologia
- Observatorio del Delito de la Policía Nacional. (2017, febrero). Delitos de impacto 2017. Recuperado a partir de https://www.policia.gov.co/observatorio/estudio_criminologia
- Ocho propuestas para mejorar la seguridad en Cali. (2016, julio 10). Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elpais.com.co/elpais/judicial/noticias/ocho-propuestas-para-mejorar-seguridad-cali>
- Ortiz, H. T. (2016, diciembre 29). Una mejor salud, gran reto para Medellín en 2017 - Medellín. Recuperado 13 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/balance-de-salud-en-medellin/16782471>
- Para Peñalosa seguridad y movilidad son mejores en Bogotá que en Medellín. (2016, diciembre 16). Recuperado 13 de febrero de 2017, a partir de <http://>

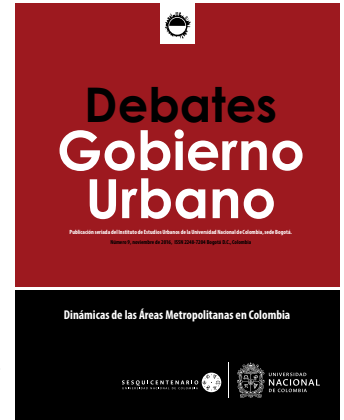
- www.semana.com/nacion/articulo/penalosa-dice-que-el-problema-de-bogota-es-la-autoestima/509607
- Pese a nuevo plan, sigue inconformidad por obra de Los Balsos - Medellín. (2016, noviembre 21). Recuperado 16 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/obras-de-valorizacion-de-el-poblado/16755140>
- Polémica en Cali por regreso de fotomultas móviles. (2017, enero 25). Recuperado a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/cali/fotomultas-moviles-en-cali/16799674>
- Por estas razones no se logra frenar el robo de celulares en Colombia. (2016, mayo 8). Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elpais.com.co/elpais/judicial/noticias/por-estas-razones-logra-frenar-robo-celulares-colombia>
- ¿Por qué no despega el plan para llenar a Cali de ciclorrhutas? (2017, febrero 12). Recuperado a partir de <http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/por-despega-plan-para-llenar-cali-ciclorrhutas>
- Preocupación en Medellín por proyectos de vivienda retrasados. (2017, febrero 15). Recuperado 21 de febrero de 2017, a partir de <http://www.teleantioquia.co/featured/preocupacion-en-medellin-por-proyectos-de-vivienda-retrasados/>
- Preocupación por la inseguridad en Cali. (2016, julio 10). Recuperado 22 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/colombia/cali/inseguridad-en-cali/16640610>
- Probogotá. Fundación para el progreso de la Región Capital. (2016, octubre). Posición de Probogotá Región sobre la propuesta de nuevo esquema de aseo de Bogotá. Recuperado a partir de <http://www.probogota.org/n/wp-content/uploads/2016/11/Paper-Nuevo-esquema-de-Aseo-2016.pdf>
- Red de Ciudades Cómo Vamos. (2016). Encuesta de Percepción Ciudadana 2016. Recuperado a partir de <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2016/>
- Reforma tributaria afectaría viviendas de interés social: Camacol. (2016, septiembre 11). Recuperado a partir de <http://telemedellin.tv/reforma-tributaria/151090/>
- Restrepo, V. (2017, septiembre 2). Área Metropolitana propone pico y placa los sábados en Medellín. Recuperado 20 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/area-metropolitana-propone-implementar-pico-y-placa-los-sabados-en-medellin-XG5901246>
- Rodríguez, J. D. (2016, septiembre 11). Cada mes la Sijín desarticula 11 grupos criminales en Bogotá - Bogotá. Recuperado 6 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/bogota/bandas-criminales-desarticuladas-en-bogota-en-2016/16745723>
- Sandoval, M. (2016, enero 7). Alcaldía construirá 19.000 viviendas en cuatro años - El Colombiano. Recuperado 21 de febrero de 2017, a partir de <http://m.elcolombiano.com/alcaldia-construira-19-000-viviendas-en-cuatro-anos-DG4495140>
- Se busca solución para los más de 70 mil desconectados de servicios públicos que tiene la ciudad. (2016, julio 13). Recuperado 21 de febrero de 2017, a partir de <http://www.teleantioquia.co/featured/se-busca-solucion-para-los-mas-de-70-mil-desconectados-de-servicios-publicos-que-tiene-la-ciudad/>
- Secretaría de Educación de Medellín. (2016, noviembre 16). Medellín mejoró en 5 puntos su promedio global en Pruebas Saber 11 [Gubernamental]. Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <http://medellin.edu.co/sala-de-prensa/463-medellin-mejoro-en-5-puntos-su-promedio-global-en-pruebas-saber-11>
- Secretaría de Educación de Medellín. (2017, enero 31). Índice Multidimensional de Calidad Educativa - IMCE [Gubernamental]. Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <http://medellin.edu.co/analisis-del-sector-educativo/imce>

- Secretaría de Salud Pública Municipal de Santiago de Cali. (2016). Informe de gestión y ejecución presupuestal de la Secretaría de Educación Pública Municipal de Santiago de Cali de 2016. Seguimiento a metas del Plan de Desarrollo y Plan Territorial de Salud. Recuperado a partir de http://www.cali.gov.co/salud/publicaciones/112937/informe_ges/
- Secretaría Distrital de Planeación. (2015). ¿Qué es el PDD? [Gubernamental]. Recuperado 27 de enero de 2017, a partir de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/PlanDistritalDesarrollo/Que_es_el_PDD
- Secretaría Distrital de Planeación. (2016). Plan Distrital de Desarrollo 2016-2020 Bogotá Mejor para Todos. Recuperado a partir de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/PlanDistritalDesarrollo/Documentos/TOMO1-digital.pdf>
- Secretaría Distrital de Salud. (2017, febrero 7). Bogotá contará con nuevas unidades especializadas para servicios pediátricos. Recuperado 8 de febrero de 2017, a partir de http://www.saludcapital.gov.co/Paginas2/Noticia_Portal_Detalle.aspx?IP=201
- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. (2017, enero 23). Distrito logró reducir en 20% la inseguridad en puntos críticos de la ciudad | Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia [Gubernamental]. Recuperado 6 de febrero de 2017, a partir de <http://www.scj.gov.co/noticias/distrito-logr%C3%B3-reducir-20-la-inseguridad-puntos-cr%C3%ADticos-la-ciudad>
- Secretaría Distrital del Hábitat. (2017, febrero 6). Bogotá sale del estancamiento en venta de viviendas [Gubernamental]. Recuperado 16 de febrero de 2017, a partir de <https://www.habitatbogota.gov.co/index.php/sala-prensa-habitat/noticias/172-noticias-vivienda/1944-bogota-sale-del-estancamiento-en-venta-de-viviendas>
- Secretario de Educación de Medellín presenta sus proyectos para el 2017. (2017, octubre 1). Recuperado 17 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elmundo.com/noticia/Secretario-de-Educacion-de-Medellin-presenta-sus-proyectos-para-el-2017/44612>
- Sindicato del SITP: en enero de 2017 se han registrado 40 hurtos a buses del sistema. (2017, enero). Recuperado 3 de febrero de 2017, a partir de <http://www.lafm.com.co/bogota/sindicato-del-sitp-enero-2017-se-registrado-40-hurtos-buses-del-sistema/>
- Tres grandes retos de la Secretaría de Seguridad - Bogotá. (2016, junio 8). Recuperado 7 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/bogota/secretaria-de-seguridad-retos/16666727>
- Tres horas al día sin carros particulares en Bogotá, la nueva propuesta de Peñalosa. (2017, febrero 2). [Text]. Recuperado 10 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/tres-horas-al-dia-sin-carros-particulares-bogota-nueva-articulo-677916>
- Veeduría de Medellín. (2016, mayo 26). Principales aprendizajes del periodo 2012 – 2015 para la formulación del Plan de Desarrollo 2016 – 2019. Recuperado a partir de http://media.wix.com/ugd/b8deee_5aae431a5ca44766b6f070861a0f9a9a.pdf
- Villa, C. T. (2016, diciembre 16). Federico Gutiérrez: balance de su primer año como alcalde de Medellín. Recuperado 10 de febrero de 2017, a partir de <http://www.elcolombiano.com/antioquia/balance-de-gestion-del-primer-ano-de-federico-gutierrez-como-alcalde-de-medellin-FN5609869>
- Vivienda de interés social con un sello de calidad. (2016, noviembre 23). *elpais.com.co*. Recuperado a partir de <http://www.elpais.com.co/california/vivienda-de-interes-social-con-un-sello-de-calidad.html>
- Ya está en marcha el nuevo modelo de salud del alcalde Peñalosa - Bogotá. (2016, febrero 8). Recuperado 8 de febrero de 2017, a partir de <http://www.eltiempo.com/bogota/modelo-de-salud-de-enrique-penalosa/16661718>

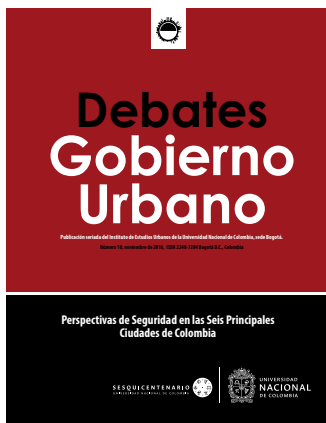
Últimas publicaciones del Observatorio de Gobierno Urbano



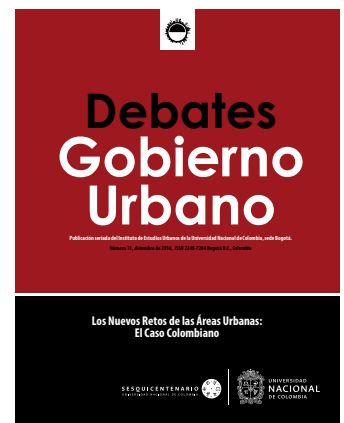
- ◀ Número 8 Planes de Ordenamiento Territorial Departamental frente a los municipios



- ▶ Número 9 Dinámicas de las Áreas Metropolitanas en Colombia



- ▶ Número 10 Perspectivas de Seguridad en las Seis Principales Ciudades de Colombia



- ▶ Número 11 Los Nuevos Retos de las Áreas Urbanas: El Caso Colombiano

📡 Página web: www.institutodeestudiosurbanos.com

📘 Facebook: Instituto de Estudios Urbanos

🐦 Twitter: @IEU_UN

📺 YouTube: www.youtube.com/IEUUnal

📻 Programa de radio: Observatorio de Gobierno Urbano.
Escúchenos en la UN Radio 98.5 FM en Bogotá, miércoles 6:00 pm.

Universidad Nacional de Colombia
Instituto de Estudios Urbanos
Calle 44 # 55-67, Unidad Camilo Torres, Bloque C,
Módulo 6, Oficina 801
(57+) 3165000 exts 10849, 10855, 10854, 10858
ieu_bog@unal.edu.co
www.ieu.unal.edu.co
@IEU_UN



Licencia de publicación

En los casos que sea usada la presente obra se deben respetar los términos señalados en la siguiente licencia.

Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0
Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

Texto legal de la licencia completa en:
[http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/
deed.es_ES](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_ES)