

Inclusión en los colegios distritales: una promesa complicada.

La política de inclusión en Bogotá avanza, y eso es bueno, ¿verdad? No si lo hace sobre terrenos que no pueden sostenerla, como sucede en la capital. La Secretaría de Educación mantiene un discurso de apertura, equidad y respeto por la diversidad de estudiantes, pero en los colegios hay una sobrecarga operativa y emocional que no coincide con la narrativa del organismo.

Vanguardia académica Pag. 2 ▶



Fotografía: Secretaría de Educación

MD UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Educación de calidad al alcance de todos
Bogotá - Cundinamarca - Boyacá

Great Place To Work
Certified

30 AÑOS

DATEATE

al minuto

Bogotá, Colombia, marzo - abril 2026

Edición No.76.

Las trabas para la legalización del barrio La Sureña en Chapinero.

En lo alto de la Localidad de Chapinero, entre pendientes que miran hacia la vía de La Calera, el barrio La Sureña emerge como un símbolo de persistencia ciudadana y abandono institucional.

La esquina del barrio Pag. 9 ▶

Regiotram de Occidente: el tren que redefine la movilidad entre Bogotá y Cundinamarca.

Una obra que avanza entre expectativas, transformaciones y cuestionamientos ciudadanos.

Vanguardia académica Pag. 12 ▶

El rebusque diario: trabajo informal en el transporte masivo.

Cada mañana, antes de que el primer bus del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) arranque, y los portales de Transmilenio abran sus puertas, decenas de vendedores ambulantes se preparan para recorrer los mismos trayectos que miles de bogotanos.

Vanguardia académica Pag. 15 ▶

Transmilenio en Soacha: entre la ingeniería, el caos vial y la promesa de una movilidad digna.

Por décadas, la Autopista Sur ha sido la cicatriz que divide a Soacha. Una vía que conecta, pero también fragmenta; que moviliza, pero que estrangula. Sobre ella han recaído los flujos de una ciudad que creció sin una estructura vial sólida, sin anillos de conexión y con intersecciones improvisadas que, aún hoy, dependen del silbato de un agente de tránsito para mantener el orden.

Vanguardia académica Pag. 27 ▶

VIVE CLARO: LA CULTURA CONSTRUIDA SOBRE EL HUMEDAL QUE BOGOTÁ OLVIDÓ



Fotografía: El Espectador

Cristian David Espitia Rincón, Angie Alejandra Pérez Gómez, Juan Luis Vargas Roperó y Emely Quiroga Bello / 9.º semestre

La inauguración del Centro de Eventos Vive Claro Arena, en el occidente de Bogotá, ha generado más polémica que celebración.

Nota principal Pag. 4 ▶

RECTOR GENERAL

P. Harold Castilla Devoz, CJM

RECTOR SEDE PRINCIPAL

Jefferson Enrique Arias Gómez

DIRECTORA DEL PROGRAMA DE COMUNICACIÓN SOCIAL – PERIODISMO

Catalina Alfonso Franco

COORDINADOR ACADÉMICO

Felipe Cáceres

COMITÉ EDITORIAL DE SEDE

Catalina Alfonso Franco
Felipe Cáceres Rodríguez
Juan Simón Cancino
Sonia Torres Quiroga

DIRECCIÓN GENERAL

Sonia Torres Quiroga
Simón Cancino Peña

DIAGRAMACIÓN

Jose Alejandro Occhoa Rodríguez - InHouse FCC.

ILUSTRACIÓN

Datéate - InHouse FCC.

FOTOGRAFÍAS

Secretaría de Educación, El Espectador, Planeta de Libros, Julián David Bernal.

TEXTOS

Miguel González, Lorena Suárez, Adriana Herrera, Cristian David Espitia Rincón, Angie Alejandra Pérez Gómez, Juan Luis Vargas Roper, Emely Quiroga Bello, Juan Diego Fuentes, Daniel Cartagena, Martín Infante, Brayan Rodríguez, Mauricio Piñeros, Karol Rodríguez, Daniel Espinel Silva, Vanessa Maldonado, Karol Rodríguez, Daniel Espinel Silva, Vanessa Maldonado, Juan Camilo Morera Garavito, Carolina Ayala, Ian Nicolás Vásquez López, Yeilin Fabiana Villamizar Vera y Luz Andrea Beltrán Herrera.

EDICIÓN

Sonia Torres Quiroga
Simón Cancino

CORRECCIÓN DE ESTILO

Nury Mora Bustos

EDICIÓN DE FOTOGRAFÍAS

Datéate - InHouse FCC.

CONCEPTO GRÁFICO E IMPRESIÓN

Buenos y Creativos

Los contenidos de los artículos aquí publicados son responsabilidad de cada uno de los redactores.

Pertenece a la Red Colombiana de Periodismo Universitario

Una publicación de UNIMINUTO
Edición No. 76http://www.uniminutoradio.com.co/dateate
Para más información escribir a:
smtorres@uniminuto.edu
dateateweb@gmail.com

Inclusión en los colegios distritales: Una promesa complicada

La política de inclusión en Bogotá avanza, y eso es bueno, ¿verdad? No si lo hace sobre terrenos que no pueden sostenerla, como sucede en la capital. La Secretaría de Educación mantiene un discurso de apertura, equidad y respeto por la diversidad de estudiantes, pero en los colegios hay una sobrecarga operativa y emocional que no coincide con la narrativa del organismo.

Miguel González, Lorena Suárez y Adriana Herrera. | 8º semestre



Fotografía: Secretaría de Educación.

Testimonios de docentes, orientadores y especialistas dan cuenta de que la inclusión, al menos como está implementada en la actualidad, funciona en condiciones precarias y sin soportes técnicos para ofrecer un proceso real y seguro para los estudiantes de inclusión, compañeros y profesores.

En la práctica, los colegios se han visto obligados a recibir, sin tener infraestructura, recursos ni personal capacitado, estudiantes con discapacidad cognitiva. En 2024, Bogotá reportó más de 43,000 estudiantes con discapacidad o necesidades educativas matriculados en los colegios, según cifras del Sistema Integrado de Matrícula (SIMAT). Esto representa un crecimiento sostenido en los últimos años, pero no un aumento equivalente en profesionales de apoyo. La Secretaría de Educación proyecta una relación aproximada de un orientador por cada 800 a 1.200 estudiantes, lo que significa que cualquier abordaje personalizado se vuelve prácticamente inviable. Y aunque el modelo plantea ajustes razonables, muchas instituciones confirman que estos ajustes no llegan o se reducen a recomendaciones generales que difícilmente pueden aplicarse en salones de más de 30 estudiantes.

El Distrito sostiene que existen equipos de apoyo itinerantes y educadores especiales asignados por zonas, pero los testimonios de docentes aseguran que su presencia es mínima y que su labor de-

pende más de la experiencia empírica que de protocolos claros:

“Hay momentos en los que no me queda tiempo para dedicarme a lo que necesitan, porque si lo hago descuido al resto”

explica Luz Amparo Torres, docente de Informática. Su percepción se repite en varios testimonios: la inclusión ha recaído sobre la capacidad individual de los profesores, que deben diseñar guías diferenciadas, manejar crisis conductuales, reorganizar grupos completos y responder por situaciones que superan sus competencias profesionales. El sistema asume que el maestro puede hacerlo todo.

Según un diagnóstico hecho por la Facultad de Derecho de la Universidad de los Andes, la mayoría de las instituciones oficiales no tienen aulas especializadas ni suficientes mediadores pedagógicos. Los efectos de esa sobrecarga no solo aparecen en el aula, también ponen en riesgo la seguridad física y emocional de estudiantes y docentes. Katherine Barón, profesora de inglés y español, relata que en 2023 fue agredida por un estudiante del programa

de inclusión con enorme aversión al ruido y a las mujeres.

El caso escaló a un proceso legal, pero el acompañamiento institucional fue casi nulo. Su situación no es aislada. En los reportes internos de varios colegios compartidos aparecen casos de agresiones, mordidas, arañazos y episodios de desregulación severa.

Aunque según la Secretaría de Educación (SED) existen rutas de atención, la mayoría de docentes coinciden en que estas rutas se activan tarde, son difíciles de seguir o no contemplan una respuesta clara para proteger al maestro sin vulnerar los derechos del estudiante.

Esa tensión constante ha generado temor y confusión en los equipos docentes, quienes sienten que cualquier intervención puede interpretarse como falta de empatía o incluso como discriminación.

La psicóloga infantil y juvenil Yesica Méndez, con veinte años de experiencia como

orientadora escolar y con formación en neuropsicología, aseguró que muchos de los problemas actuales no provienen de los niños, sino de la ausencia de preparación institucional.

Explica que la adaptación de un estudiante con autismo a un colegio regular depende en gran medida del acompañamiento previo y continuo, algo que rara vez existe en los colegios distritales.

Sin capacitación adecuada, los docentes no identifican los detonantes de sobrestimulación como ruido, gritos, cambios repentinos o estímulos visuales que pueden desencadenar crisis emocionales, comportamientos estereotipados o agresividad involuntaria. Méndez advierte que la falta de acompañamiento psicológico genera ansiedad, baja autoestima y rechazo escolar, y que una inclusión mal hecha puede llevar al aislamiento prolongado del menor.

Méndez insiste en que la estabilidad emocional del docente es un factor crítico:



Fotografía: Secretaría de Educación.

están cerrando las pocas que existían, según estudios de la Universidad de los Andes. Esto obliga a que todos los estudiantes permanezcan en aulas regulares donde el ruido, la densidad y la falta de apoyos aumentan el estrés y la probabilidad de crisis. En algunos casos, los mismos docentes crean soluciones improvisadas: reorganizan salones, arman rincones sensoriales con materiales donados o gestionan apoyo de estudiantes de servicio social, como relata Nubia Hernández, docente de educación infantil.

Las familias también tienen tensiones: algunos padres se sobrecargan por las exigencias del cuidado permanente hacia sus hijos y ven el colegio como el único espa-

cio de respiro y esperan que las instituciones “cumplan” con las funciones terapéuticas que no les corresponde. Otros padres también reclaman atención personalizada, sin considerar que en un aula es prácticamente imposible darla cuando hay casi 40 estudiantes aparte de sus hijos.

La desinformación y la falta de acompañamiento del Estado han hecho esta brecha

más grande y compleja, pues está dejando a los colegios atrapados en el cumplimiento de la norma y lo que en realidad se puede hacer. Muchos profesores aseguran que los padres de estudiantes de inclusión se acercan para averiguar cómo funciona el proceso de inclusión, hecho que dificulta la corresponsabilidad entre institucio-

un profesor con 40 estudiantes, sin apoyo terapéutico y con carga laboral excesiva “difícilmente puede acompañar a un niño con una condición especial”.

Para la psicóloga, la inclusión real exige preparación previa, trabajo con las familias, identificación de detonantes, ambientes regulados y, cuando sea necesario, una acompañante sombra, una figura impensable para la mayoría de las familias de estratos populares. Sin esas condiciones, afirma, la inclusión no solo es inviable: puede convertirse en un riesgo para todos. Esta precariedad también se evidencia en la infraestructura: las aulas no tienen aislamiento acústico, los pasillos son estrechos, las escaleras no tienen accesos alternativos y los espacios recreativos están sobrepoblados, lo que dificultan la movilidad y la regulación sensorial de niños con autismo, TDAH o discapacidad intelectual.

Varios informes señalan una observación recurrente: más del 60% de los colegios no cuenta con aulas de apoyo adecuadas

nes y padres de familia.

A pesar de estas dificultades, los docentes, en su mayoría, no rechazan la inclusión, sino que defienden su intención y su espíritu, pero manifiestan su inconformidad frente a cómo ha sido implementada. En ese sentido, para la profesora Katherine Barón:

“La inclusión es necesaria, es justa, pero sin el apoyo real, sin seguridad y sin formación, nos dejan solos, y solos no podemos garantizarle bienestar ni a ellos ni a los demás estudiantes”.

La política actual parece empujar a los colegios a cumplir metas simbólicas más que prácticas, dándoles prioridad a los indicadores de matrícula sobre las condiciones reales de aprendizaje.

MULTIVERSO

Vive Claro: La cultura construida sobre el humedal que Bogotá olvidó

La inauguración del Centro de Eventos Vive Claro Arena, en el occidente de Bogotá, ha generado más polémica que celebración.

Cristian David Espitia Rincón, Angie Alejandra Pérez Gómez, Juan Luis Vargas Roperó y Emely Quiroga Bello. | 9.º semestre



Fotografía: El Espectador

► (Foto publicada por EL TIEMPO 12/08/2015)

Lo que para algunos es un nuevo escenario cultural de talla internacional, para otros representa la desaparición silenciosa de una zona con funciones ecológicas que formaba parte del antiguo Humedal El Salitre, un ecosistema importante del sector. Vecinos, ambientalistas y el concejal José Cuesta han denunciado que el complejo se construyó sobre un terreno que históricamente actuó como área de regulación hídrica, conectividad ecológica y refugio de aves urbanas. A pesar de estas advertencias, las autoridades distritales insisten en que el predio no corresponde al de un humedal, argumentando diagnósticos recientes que solo consideran su estado actual y no su transformación a lo largo de los años.

El origen de la controversia radica en la distancia entre la visión institucional y la evidencia histórica del terreno. Para quienes han seguido la evolución del Humedal El Salitre, la zona donde hoy se levanta la arena conserva características del ecosistema original, a pesar de los rellenos y modificaciones para habilitar el uso del suelo. Esta tensión ha desatado un debate que mezcla ambiente, urbanismo, cultura y memoria ecológica de la ciudad.

El concejal José Cuesta ha sido una de las voces más insistentes en señalar los riesgos ambientales y urbanos del proyecto. Según sus declaraciones, el terreno donde se construyó Vive Claro cumplía funciones

ecológicas esenciales, entre ellas la retención natural de aguas lluvias, la conectividad entre zonas verdes del occidente y la provisión de refugio para diversas especies de aves. Para Cuesta, estas características no desaparecen simplemente porque el espejo de agua ya no esté visible:

“Las funciones ambientales no se anulan con rellenos. Solo se ocultan”.

Cuesta advirtió que obras actuales, como la instalación de placas rígidas, el movimiento de tierras y la tala de árboles, han alterado significativamente la capacidad del terreno para absorber y filtrar el agua. Explica que cuando un suelo húmedo se impermeabiliza, se generan impactos acumulativos que pueden derivar en problemas de drenaje, pérdida de biodiversidad y riesgos de inundación en temporadas de lluvia. Además de sus críticas técnicas, el concejal enfatiza en el valor simbólico del terreno.

Para él, permitir que un complejo de entretenimiento se levante sobre un área con vocación ambiental reproduce una tendencia peligrosa en la ciudad:

la transformación de ecosistemas estratégicos bajo el argumento del “progreso cultural”.

“Estamos permitiendo que la cultura se construya sobre la memoria ecológica de la ciudad”

señaló, insistiendo en que la falta de planificación integral puede abrirles la puerta a afectaciones irreversibles en el territorio.

La ingeniera ambiental Jennifer Santos, de la Universidad Autónoma de Colombia, explicó que el terreno donde se levantó el complejo mantiene condiciones propias de un ecosistema húmedo. Según su análisis, el suelo presenta una alta presencia de aguas subterráneas y capas de material orgánico que históricamente funcionaron como esponjas naturales.

Aunque hoy no se observe un cuerpo de agua visible, esto se debe a los rellenos y modificaciones realizadas en décadas anteriores para habilitar el uso del predio.

Santos señaló que estos suelos conservan características hidromórficas, es decir, mantienen humedad permanente en su base y un nivel freático superficial. Esa condición, según la experta, es típica de los humedales transformados por procesos urbanos.

“La ausencia del espejo de agua no significa que el humedal haya dejado de existir; significa que fue alterado”, explica.

La ingeniera también advirtió que la urbanización sobre terrenos saturados provoca impactos difíciles de revertir. Cuando se impermeabiliza un suelo que naturalmente absorbía y filtraba el agua, la escorrentía aumenta, se pierde la vegetación nativa y la fauna asociada como anfibios, aves y pequeños mamíferos se ven desplazados.

A mediano plazo, estas alteraciones pueden derivar en inundaciones, hundimientos diferenciales del terreno y afectacio-

nes estructurales sobre las construcciones. Santos insistió en que la ciudad necesita un modelo de planeación que reconozca y respete la función ecológica de estos espacios. Propuso alternativas como implementar jardines de lluvia, zonas permeables, drenajes sostenibles y proyectos de restauración ecológica que permitan recuperar parte de la regulación hídrica perdida.

“Construir sobre suelos húmedos sin un enfoque ambiental es condenar a la ciudad a problemas que después son más costosos de corregir” enfatizó.

Varias organizaciones locales y colectivos ambientales han alertado que el área donde se construyó Vive Claro presenta suelos hidromórficos, aquellos saturados por humedad constante, que mantienen una conectividad natural con el sistema hídrico del Parque Metropolitano El Salitre.

Estas advertencias no son nuevas: desde hace años, expertos en ecosistemas urbanos y veedurías ciudadanas han realizado recorridos, muestreos de campo y lecturas de estratigrafía del suelo que evidencian la presencia de capas antiguas de humedad, filtraciones subterráneas y afloramientos que reaparecen en temporadas de lluvia. Para estos grupos, el terreno conserva características de amortiguación hídrica, propias de zonas con función ambiental activa, aun cuando la superficie haya sido intervenida o compactada para actividades urbanas.



Fotografía: El Espectador

Para José Cuesta, experto, este método desconoce la historia ecológica del área:

“La evaluación institucional se queda en lo superficial. El valor ambiental del suelo no desaparece porque se modifique su apariencia. La evidencia subterránea, la humedad acumulada y la memoria hídrica del ecosistema siguen ahí, aunque ya no se vean a simple vista”.

Su postura coincide con la de investigadores que afirman que clasificar un ecosistema únicamente por lo visible es un error técnico y puede abrirle la puerta a la desaparición definitiva de áreas con potencial de restauración.

Las repercusiones de la obra no solo se reflejan en informes técnicos: también se sienten en la vida cotidiana de los habitantes de los barrios cercanos. Para muchos



Fotografía: El Espectador

► Entre montajes temporales y obras inconclusas, Vive Claro revela el gran impacto sobre el entorno y la falta de ordenamiento

Estudios ciudadanos independientes señalan que la zona forma parte de un corredor ecológico más amplio que enlaza fragmentos de vegetación remanente, tránsito de aves y movilidad de anfibios que dependen de suelos húmedos para sobrevivir.

En temporadas lluviosas, vecinos del sector han documentado el retorno de encharcamientos y pequeños espejos de agua temporales, lo cual refuerza la hipótesis de que, a nivel subterráneo, la conectividad hídrica se mantiene pese al desarrollo construido encima.

La Secretaría de Ambiente sostiene que el predio no corresponde a un humedal, argumentando que sus diagnósticos recientes no encontraron vegetación hidrófila ni cuerpos de agua visibles en superficie. Para la entidad, la ausencia de estas manifestaciones actuales sería suficiente para descartar la clasificación ecológica del lugar. Sus evaluaciones se basan en inspecciones recientes que describen un terreno sin especies nativas asociadas a humedales, sin suelos blandos a simple vista y con un paisaje alterado por décadas de uso recreativo, obras civiles y rellenos.

Sin embargo, líderes ambientales y especialistas en restauración ecológica cuestionan este enfoque; consideran que se trata de una lectura fragmentada del ecosistema. Aseguran que limitar el análisis al estado presente de un territorio profundamente transformado es desconocer la dinámica natural de los humedales urbanos, que pueden perder vegetación visible sin que ello implique la desaparición de su función hidrológica. También advierten que muchos de estos espacios fueron drenados, compactados o rellenados en el pasado, y que justamente por estas intervenciones hoy parecen secos, aunque el subsuelo siga activo.

► El impacto ambiental es evidente: suelos desnudos, alteraciones de paisajes, y presión sobre una zona que debería ser prioridad para la restauración ecológica

evitar sacar a sus mascotas o incluso modificar las rutas para llevar a sus hijos al colegio.

Para ella, el cambio ha sido una alteración directa de su cotidianidad. En el barrio Modelía, Pinal García describe una situación similar:

“Cada vez que hay un evento grande, las vías se cierran y llegar a casa se convierte en un caos. La inseguridad también ha aumentado por las aglomeraciones”.

Pinal cuenta que en ocasiones ha tenido que esperar más de una hora para entrar a su conjunto residencial debido a los cierres improvisados y al desorden vial. Los vecinos también señalan que el flujo de personas desconocidas en el sector genera una sensación de vulnerabilidad que antes

no era tan fuerte.

Estos testimonios coinciden con las preocupaciones de otras familias que denuncian afectaciones a la movilidad, la tranquilidad y el uso del espacio público durante los días de concierto. Muchos residentes hablan de andenes ocupados por vendedores informales, calles bloqueadas por taxis y servicios de transporte que dejan pasajeros en cualquier punto, y basuras acumuladas después de los eventos. Las reuniones vecinales han aumentado, así como las solicitudes de regulación y control para minimizar los impactos. Algunos colectivos de residentes han impulsado mesas de trabajo con la Alcaldía Local para exigir medidas de mitigación del ruido, planes de movilidad más claros y una mayor presencia de autoridades durante eventos masivos.

Aun así, muchos sienten que sus voces no han sido escuchadas del todo y temen

que, a medida que el complejo gane protagonismo nacional, los impactos sobre sus barrios se vuelvan permanentes y más difíciles de revertir. La controversia alrededor del proyecto se desarrolla en el terreno ambiental y en el ámbito jurídico, donde el caso ha comenzado a tomar un rumbo más complejo.

La concejala Quena Ribadeneira y la edil de Teusaquillo, Mónica Naar Pardo, interpusieron una acción popular con el fin de frenar las presuntas irregularidades en el contrato 78 de 2023, firmado entre la Beneficencia de Cundinamarca y la empresa OCESA Colombia S.A.S., operadora del complejo. Para ambas, el problema no es únicamente la obra finalizada, sino el proceso mediante el cual se autorizó y ejecutó.

Según la demanda, el acuerdo fue presentado formalmente como un arrendamiento, aunque en la práctica operaría como

una concesión pública disfrazada. Esta maniobra habría permitido la entrega de más de doscientos mil metros cuadrados del Parque Simón Bolívar para uso casi exclusivo de la empresa privada, sin una licitación abierta ni un estudio técnico autónomo que garantizara transparencia y competencia real.

En términos simples, denuncian que se trató de un negocio cerrado que comprometió un espacio público estratégico sin consultar a la ciudadanía, sin someterlo a una revisión de expertos independientes y sin establecer límites claros para proteger el patrimonio ambiental del parque.

Ribadeneira argumenta que la ausencia de mecanismos de participación ciudadana y la falta de un análisis urbanístico profundo constituyen una vulneración al interés público. Señala que los habitantes de las localidades circundantes nunca fueron convocados a una socialización clara del



Fotografía: El Espectador

► (Foto publicada por EL TIEMPO 12/08/2015)

proyecto y que tampoco se debatió su pertinencia en el Concejo de Bogotá.

En sus declaraciones asegura que “desde la concepción misma del contrato se desconocieron principios básicos de moralidad administrativa” motivo por el cual la acción judicial solicita suspender el acuerdo y realizar una auditoría completa del proceso, desde la adjudicación inicial hasta las modificaciones contractuales posteriores.

La demanda también advierte sobre la ausencia de licencias claras para la instalación de estructuras permanentes que incluyen graderías fijas, plataformas, accesos y cerramientos— y la falta de vigilancia distrital durante la ejecución del proyecto. Para las demandantes, esta combinación de vacíos normativos y controles insuficientes pondría en riesgo la seguridad de los asistentes y el equilibrio ambiental del sector.

Además, llaman la atención sobre un aspecto que consideran especialmente grave: la Beneficencia de Cundinamarca, entidad departamental, tomó decisiones

sobre un predio ubicado en Bogotá sin una coordinación transparente con las autoridades distritales encargadas de la gestión urbanística y ambiental.

El caso, en revisión judicial, ha abierto un debate más amplio sobre la manera en que se gestionan los espacios públicos de gran escala en la ciudad. Para los críticos, lo que está en juego no es solo un contrato, sino la forma como Bogotá define la relación entre lo público, lo privado y el derecho ciudadano a participar en decisiones que transforman su territorio. Las preocupaciones técnicas se intensificaron cuando la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI) emitió un comunicado en el que pidió una revisión rigurosa de los cálculos estructurales, estudios de suelos y planos del complejo. La entidad solicitó que se verificara la idoneidad de los profesionales encargados de las obras y que los informes fueran públicos y transparentes, especialmente teniendo en cuenta el tipo de eventos que el escenario pretende albergar como conciertos multitudinarios, montajes de alta

► *Entre montajes temporales y obras inconclusas, Vive Claro revela el gran impacto sobre el entorno y la falta de ordenamiento*

carga y estructuras temporales que, en conjunto, exigen estándares técnicos más altos que los de un espacio convencional.

Para la SCI, la falta de claridad en la documentación inicial podía traducirse en un riesgo significativo. Sus miembros insistieron en revisar con lupa la calidad de los materiales, la resistencia del terreno y los sistemas de soporte instalados, así como evaluar si el predio presentaba condiciones de humedad o compactación irregular que comprometieran la estabilidad del complejo a mediano plazo. Estas advertencias cobraron relevancia luego de la cancelación de varios conciertos debido a conceptos desfavorables emitidos por entidades distritales. El Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático (IDIGER), responsable del análisis de riesgos, señaló inconsistencias en los planes de emergencia, rutas de evacuación y capacidad de carga del espacio.

Según sus evaluaciones, los documentos entregados no cumplían con los lineamientos mínimos para garantizar la seguridad de multitudes en un evento masivo, ni demostraban de manera clara que las estructuras instaladas resistieran las vibraciones propias de un concierto de gran formato. La Secretaría de Movilidad también expresó reparos. En sus revisiones, advirtió que la operación del centro de eventos podría generar un impacto vial crítico si no se implementaban medidas contundentes de control de tráfico, señalización y regulación de accesos. En un sector ya saturado por la carga vehicular propia del Parque Simón Bolívar y de la zona deportiva, la llegada de decenas de miles de asistentes superaría fácilmente la capacidad de las vías actuales, aumentando el riesgo de embudos, accidentes y demoras en la atención de emergencias.

El concejal Óscar Bastidas destacó que estas decisiones no fueron simples medidas preventivas, sino respuestas a riesgos reales detectados en las visitas técnicas. Explicó que las deficiencias observadas en vibraciones, anclajes y soportes estructurales podrían comprometer la seguridad del público si no se corrigen a tiempo.

► *“De no intervenir de manera urgente, futuros eventos podrían derivar en incidentes graves”*

Para él, los problemas reflejan una ejecución acelerada sin los controles necesarios para un proyecto de esta escala.

Este panorama configura un escenario en el que las dudas sobre licencias, permisos y condiciones estructurales se suman a las ya existentes preocupaciones ambientales y urbanísticas. Para expertos y ciudadanos, el caso Vive Claro se ha convertido en un ejemplo de cómo la falta de rigor técnico y la premura por inaugurar obras pueden poner en riesgo la integridad de un espacio público y la seguridad de miles de asistentes. Los impactos ambientales sobre el antiguo humedal El Salitre no se perciben sólo en documentos técnicos, sino también en la pérdida de biodiversidad registrada por colectivos locales.

montajes de alta carga y estructuras temporales que, en conjunto, exigen estándares técnicos más altos que los de un espacio convencional.

Un informe ciudadano elaborado por organizaciones ambientales documenta la disminución drástica de aves residentes y migratorias, así como la desaparición de anfibios que antes habitaban la zona como la rana sabanera, especie indicadora de calidad hídrica cuyo comportamiento revela la salud del ecosistema. Para los habitantes y veedores ambientales, su ausencia representa una señal inequívoca del deterioro ecobiológico que ha sufrido el territorio en los últimos años. La bióloga Laura Ramírez, de la Universidad Nacional, explica que el ecosistema del sector funciona como un sistema vivo, incluso si sus elementos no son evidentes a simple vista.

Ramírez señala que la compactación del



Fotografía: noticiascaracol

► (Foto publicada por noticiascaracol27 de Jun, 2025)

terreno, la pérdida de vegetación nativa y el aumento del ruido han alterado el equilibrio hídrico y ecológico del área, afectando procesos como infiltración natural, filtración subterránea y retención temporal de agua.

► *“Los humedales no son lotes vacíos: cualquier intervención modifica sus ciclos naturales”*

afirma. Agrega que, aunque un humedal pueda perder su apariencia tradicional debido a intervenciones pasadas, sus funciones ecológicas pueden persistir bajo la superficie durante años, siempre que no sean destruidas por nuevas obras.

La zona afectada funciona como corredor ecológico entre el humedal El Salitre, el Parque Simón Bolívar y el Canal Arzobispo. Este corredor permitía el tránsito de aves, mamíferos pequeños y anfibios, así como el flujo de semillas y polinizadores, esenciales para la regeneración de la flora local. La interrupción de este corredor reduce el flujo de especies, fragmenta los hábitats y altera procesos como la regulación de temperatura, la captura de carbono y la infiltración de agua, fundamentales para la estabilidad de los suelos y para la resiliencia climática de la zona. Registros fotográficos y observaciones de colectivos ciudadanos muestran áreas destinadas a parqueaderos improvisados en la zona de amortiguación ecológica, acumulación de residuos después de conciertos y compactación del suelo generada por maquinaria pesada y tránsito constante de vehículos. Estas prácticas contradicen directrices establecidas en planes oficiales como el Plan de Manejo Ambiental del humedal, que exige proteger la vegetación ribereña, evitar presiones sobre los suelos húmedos y garantizar la conectividad ecológica con los cuerpos de agua cercanos.

Para los colectivos, estas evidencias grafican una brecha cada vez mayor entre lo estipulado en los documentos técnicos y la realidad del terreno, donde las dinámicas urbanas han pasado por encima de los procesos naturales. En conjunto, ambientalistas y ciudadanos coinciden que estos signos no representan daños aislados, sino la progresiva degradación de un eco-

► *Un espacio que debería estar protegido es hoy reemplazado por carpas y estructuras comerciales, evidenciando cómo la intervención humana sigue arrasando con la ecología.*

sistema que, pese a haber sido reducido y transformado, aún cumplía funciones esenciales para el equilibrio ecológico del Occidente de Bogotá.

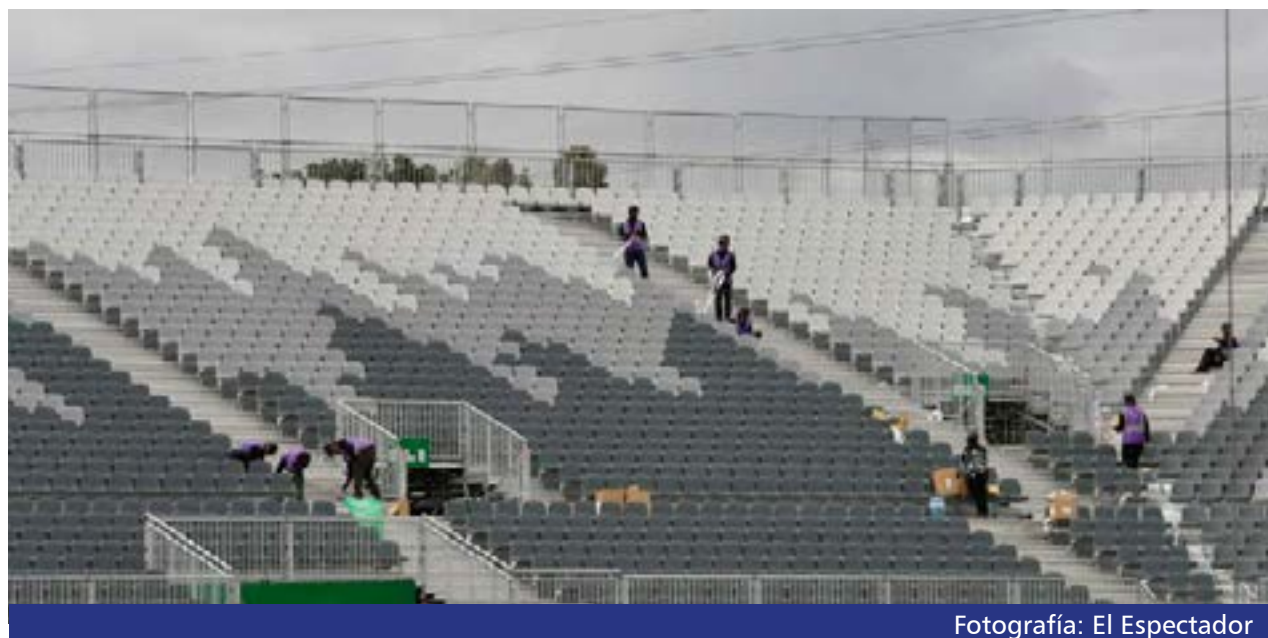
La disputa alrededor del Vive Claro Arena revela una profunda tensión sobre el modelo de ciudad que Bogotá está construyendo. Mientras las autoridades defienden el proyecto como un impulso cultural y económico, un espacio capaz de atraer espectáculos internacionales, dinamizar el comercio y posicionar a la capital como epicentro de entretenimiento, comunidades, expertos y concejales advierten que la ciudad podría estar sacrificando ecosistemas estratégicos y pasando por alto normas que protegen el patrimonio ambiental y urbano. Lo que para la administración es una apuesta por la modernización, para muchos habitantes es una señal de que el desarrollo continúa avanzando sin respetar los límites ecológicos ni las dinámicas sociales del territorio.

Para habitantes de barrios cercanos, el problema va más allá del ruido o del colapso en la movilidad: se trata de la pérdida de un paisaje, de una memoria ambiental construida durante décadas y de un territorio que cumplía funciones silenciosas pero esenciales para la vida urbana. En sus relatos aparece una mezcla de nostalgia y frustración, alimentada por la sensación de que no hubo una participación ciudadana real y de que la decisión ya estaba tomada antes de escuchar a la comunidad. Para varios líderes locales, esta exclusión demuestra que aún existe una brecha entre el discurso institucional de participación y la práctica efectiva de escuchar a quienes viven diariamente las consecuencias de estas obras.

En medio de investigaciones técnicas, acciones judiciales y denuncias ambientales, el futuro del proyecto sigue en incertidumbre. Las entidades distritales continúan

evaluando riesgos, los colectivos ciudadanos mantienen la presión y el proceso judicial avanza lentamente. Lo que sí está claro es que el caso Vive Claro se ha convertido en un símbolo de las tensiones entre desarrollo urbano, memoria ecológica y derecho ciudadano a un entorno equilibrado. La discusión superó hace tiempo el debate técnico y se transformó en un reflejo de cómo la ciudad entiende o desconoce los límites que impone la naturaleza.

Hoy, la pregunta ya no es solo si el predio era o no un humedal, sino qué tipo de ciudad se quiere construir: una que privilegie megaobras como emblema de progreso, o una que reconozca y respete los ciclos naturales que la sostienen. El desenlace de este caso no sólo definirá el futuro del Vive Claro Arena, sino también el precedente que marcará la relación de Bogotá con sus ecosistemas urbanos y con las comunidades que los defienden.



Fotografía: El Espectador

► (Foto publicada por El Espectador 05 /10 / 2025)

DATEATE WEB

En la alianza con **UNIMINUTO**
Radio

<http://www.uniminutoradio.com.co/datatate>

- Bogotá recibirá una nueva edición de Colombia 5.0 en Corferias.
Por: Juan David Quevedo

- Biblia, poder y límites de la autoridad: una conferencia en la FILBo 2026.
Por: Sara Valentina Nieto Ramírez

- Ricardo Silva Romero revive la herida del Palacio de Justicia en la FILBo 2026.
Por: Diego A. Robles Hernández

- [Reseña] Cuerpo Down: el lenguaje con el que nombramos lo que no habitamos.
Por: Karen Suárez

- La corrupción como parte del día a día, tres miradas para dejar de ver el delito como un paisaje. Por: Reichell Ávila



Lea desde su móvil con el código QR de Datéate

En Redes Sociales
estamos como



Datéate Web



@datateweb



@datateweb

HAZ parte del equipo

DATEATE al minuto

El periódico Datéate al Minuto abre convocatoria para los estudiantes de todos los semestres que les guste la escritura y que quieran publicar sus crónicas, reportajes, perfiles, entrevistas y artículos periodísticos.

Las personas interesadas pueden enviar los textos al correo electrónico dateateweb@gmail.com para que sean publicados en las próximas ediciones del periódico.

Mayores informes en la en la Facultad de Ciencias de la Comunicación, área de periodismo. Docentes Sonia Torres y Simon Cancino

UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Educación de calidad al alcance de todos
Vigilada MinEduación

Las trabas para la legalización del barrio La Sureña en Chapinero

En lo alto de la Localidad de Chapinero, entre pendientes que miran hacia la vía de La Calera, el barrio La Sureña emerge como un símbolo de persistencia ciudadana y abandono institucional.

Juan Fuentes, Daniel Cartagena, Martín Infante y Brayan Rodríguez. | 9.º semestre



Fotografía: Adecuaciones realizadas por los habitantes del sector.

Aunque sus calles, casas y comunidad llevan más de medio siglo consolidadas, el barrio aún no aparece en los mapas oficiales de la ciudad, pues no está legalizado; en otras palabras, esto significa que, para la capital, La Sureña es un territorio a medio reconocer.

La historia de este barrio es la clara imagen de las contradicciones entre el derecho a la ciudad y las políticas de planeación urbana. En Bogotá, la legalización de barrios informales se rige por la Ley 388 de 1997 que establece los instrumentos para incorporar asentamientos humanos al proceso de urbanización formal. Esta norma exige que los barrios en trámite de legalización estén consolidados urbanísticamente, no se encuentren en zonas de protección ambiental ni de alto riesgo, y cuenten con estudios topográficos, jurídicos y cartográficos. Adicionalmente, para formalizar un barrio se requiere demostrar la voluntad de sus residentes mediante un acta de aceptación del plano urbano firmada por al menos el 51 % de los propietarios o poseedores, requisito mencionado en el Decreto 564 de 2006 del Ministerio de Vivienda para procesos de legalización urbanística. No obstante, el caso de La Sureña demuestra que, aunque la ley existe, su aplicación es obstaculizada por aspectos

técnicos y políticos.

Según cifras de la Secretaría Distrital del Hábitat, Bogotá aún tiene más de 50 000 personas viviendo como ocupantes de hecho sin título de propiedad, lo que dificulta su acceso a servicios e inversión pública. En Chapinero, la UPZ 89, que agrupa a sectores como San Luis, La Esperanza, Bosques de Bellavista y La Sureña, son los barrios que no han sido incorporados completamente al orden urbano.

El edil Alfredo Althviz Ramírez, que durante años ha acompañado las mesas de trabajo sobre legalización, explica que en la localidad aún “faltan siete barrios por legalizar, entre ellos La Sureña, San Luis, San Isidro y La Esperanza”.

Asegura que se trata de un proceso complejo y prolongado, pero que hoy hay avances significativos:

“Por primera vez en la historia se están haciendo mesas técnicas con participación de Planeación, Hábitat, Medio Ambiente y la comunidad. La Sureña es uno de los barrios más avanzados; estimo que quedará legalizado el próximo año”.

La respuesta oficial obtenida mediante derecho de petición dirigido a la Secretaría Distrital de Planeación plantea un panorama distinto al prometido desde los espacios políticos. En el oficio fechado el 21 de noviembre de 2025, con radicado SDP 1-2025-58994, la entidad informa que el

proceso de La Sureña no ha iniciado formalmente la etapa de legalización y que actualmente se encuentra únicamente en la fase inicial de conformación del expediente urbano, responsabilidad de la Secretaría Distrital del Hábitat. Esto implica que aún no existe auto de inicio del trámite, ni estudio urbanístico en curso, ni una fecha estimada para la resolución definitiva.

La entidad aclara que para avanzar se requieren documentos técnicos, jurídicos y cartográficos completos, así como el acta firmada por al menos el 51 % de propietarios o poseedores. Además, recalca que cualquier análisis deberá verificar que el barrio no se sobreponga con zonas de reserva forestal o protección ambiental, pues la ley prohíbe legalizar asentamientos dentro de dichas áreas. En contraste con la expectativa de una pronta legalización expresada por el edil, la comunicación institucional evidencia que el proceso se encuentra lejos de concluir y que todavía no ha superado su etapa preliminar. Esta distancia entre la promesa política y la realidad administrativa deja a la comunidad nuevamente entre la esperanza y una incertidumbre silenciosa.

Althviz Ramírez enfatiza que la legalización no solo representa un trámite jurídi-



Fotografía: Justo aquí pasan los buses

co, sino el derecho al reconocimiento urbano:

“Legalizar un barrio es que la ciudad diga: esto es La Sureña, estas son sus calles, sus carreras. Desde ese momento pueden llegar recursos, vías y parques”.

Según Althviz Ramírez, la ausencia de ese reconocimiento ha dejado a los habitantes en un limbo:

“Hoy en día todas las alcaldías locales y distritales dicen no estar legalizadas, entonces no les puedo llevar inversión pública. Eso significa que no hay pavimentación, ni parques, ni infraestructura real”.

Víctor Villalba, abogado especializado en predios, coincide en que el problema de fondo es la propiedad del suelo. Explica que muchos barrios permanecen atrapados entre la informalidad y la rigidez institucional, ya que la legislación exige cla-

ridad sobre la titularidad antes de iniciar cualquier proceso de formalización.

“Si el terreno pertenece a un particular o está en área de reserva, la administración no puede expedir títulos ni reconocer construcciones posteriores al 2005, según el fallo del Consejo de Estado” indica el jurista, en referencia a la sentencia que restringe nuevas edificaciones en zonas de los cerros orientales.

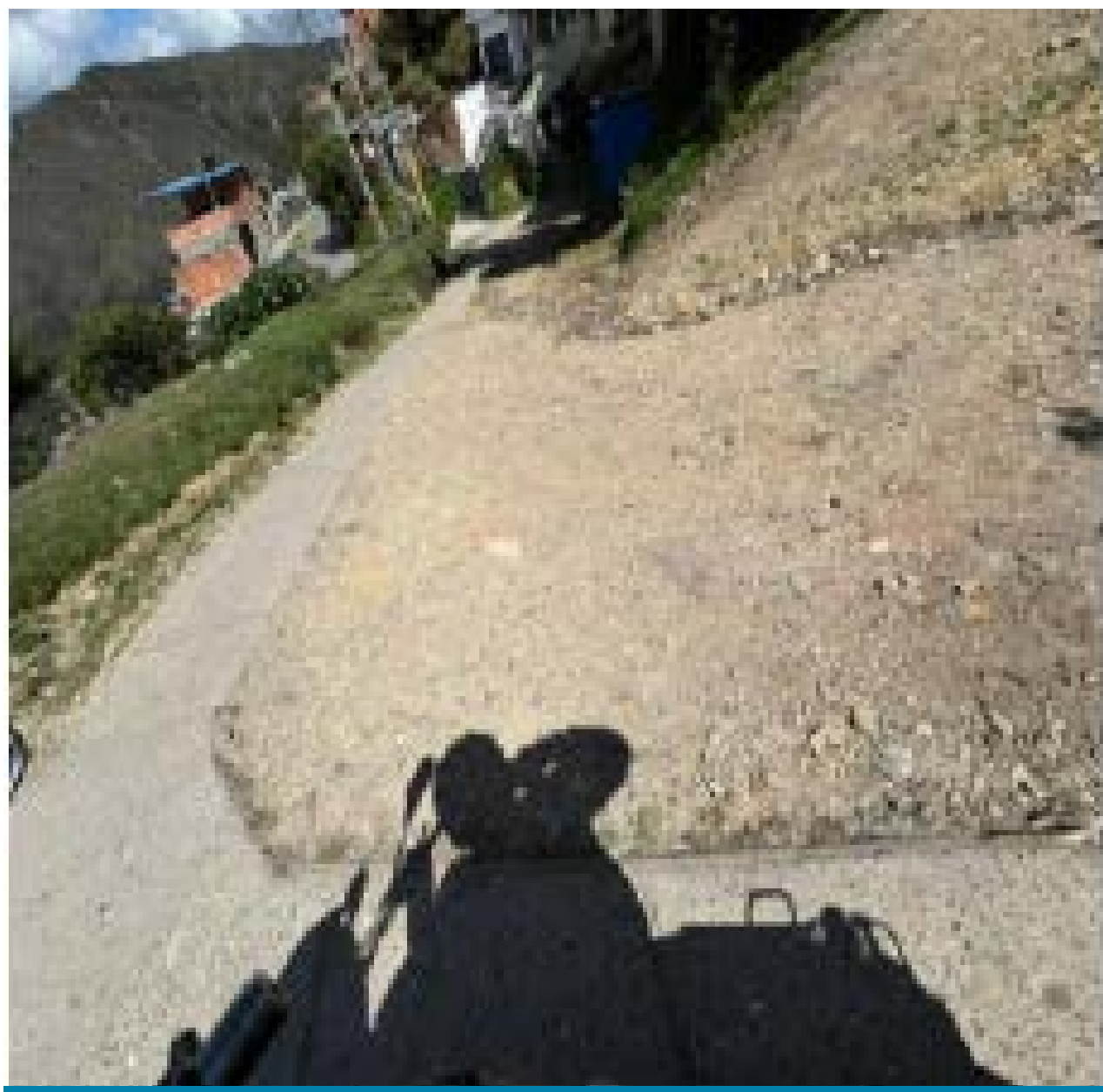
Durante la revisión de documentos aportados por los residentes, hay escrituras y recibos del impuesto predial que demuestran que los terrenos actuales de La Sureña fueron loteados y posteriormente vendidos por particulares. Este proceso de subdivisión de un gran terreno en parcelas más pequeñas fue la base de la distribución actual del barrio. Muchos de los vendedores originales ya fallecieron, este hecho ha dificultado el rastreo jurídico del suelo y, en consecuencia, el avance de la legalización.

Esa limitación jurídica ha marcado la historia reciente de La Sureña. Alfredo Althviz lo resume con crudeza: “Se supone que nadie puede construir del 2005 para acá, pero sabemos que la comunidad nunca ha dejado de construir. Desde entonces el sector ha duplicado su población”.

El crecimiento desordenado, producto de la necesidad, ha dificultado aún más la delimitación del espacio público y privado, lo que a su vez retrasa la aprobación del plano oficial por parte de la Secretaría de Planeación.

situación de los servicios públicos refleja otra arista del problema. La Sureña, junto con San Luis e Isidro, se abastecen de un acueducto comunitario: “Ustedes tienen un acueducto propio, comunal, que tiene más de 45 años. Se llama Aqualcos y atiende cerca de 7000 abonados”, explica el edil.

Aunque el servicio cumple estándares mínimos, “la calidad del agua no es la mejor, está dentro de los límites, pero no es la misma que la del acueducto de Bogotá”. El traslado de la red oficial hasta esta zona, agrega, sería una obra monumental:



Fotografía: Divisiones

La comunidad ha diseñado estas “divisiones” para que puedan transitar vehículos como motos, y bicicletas, pero el resto del camino está destapado.

“Llevar el acueducto distrital costaría más de 100 000 millones de pesos, y el Distrito teme invertir tanto en un área que todavía no está legalizada, porque eso incentivaría más ocupación”. Este argumento, recurrente en las instituciones, termina generando un círculo vicioso: sin legalización no hay inversión, y sin inversión no hay condiciones para la legalización.

A pesar de ello, la vida cotidiana continúa. El suministro de energía y gas llegó a través de empresas privadas o comunitarias que, en palabras del edil, “entraron de manera irregular, pero se fueron ajustando con los años”. Hoy el barrio cuenta con energía legal, gas de Red de Gas y servicios de televisión e internet por cable local, aunque sin respaldo estatal.



Fotografía

El único parque del barrio que la comunidad ha logrado mantener gracias a su propia gestión.



Fotografía: construir sus viviendas

Otra cuadra en la que los vecinos asumieron la iniciativa de construir sus viviendas, mientras las demás permanecen sin intervención.

“La energía llega a todos lados, legalizada o no, porque esa facturación no la va a perder el Distrito”, ironiza Althviz.

Elsa López, habitante del barrio, comenta que las demoras han sido constantes y que el interés de los vecinos ha sido evidente: “Hace como dos o tres meses vinieron unas personas de la Secretaría del Hábitat. Nos pidieron a los propietarios que lleváramos cierta documentación para demostrar que realmente somos los propietarios o habitantes del sector”.

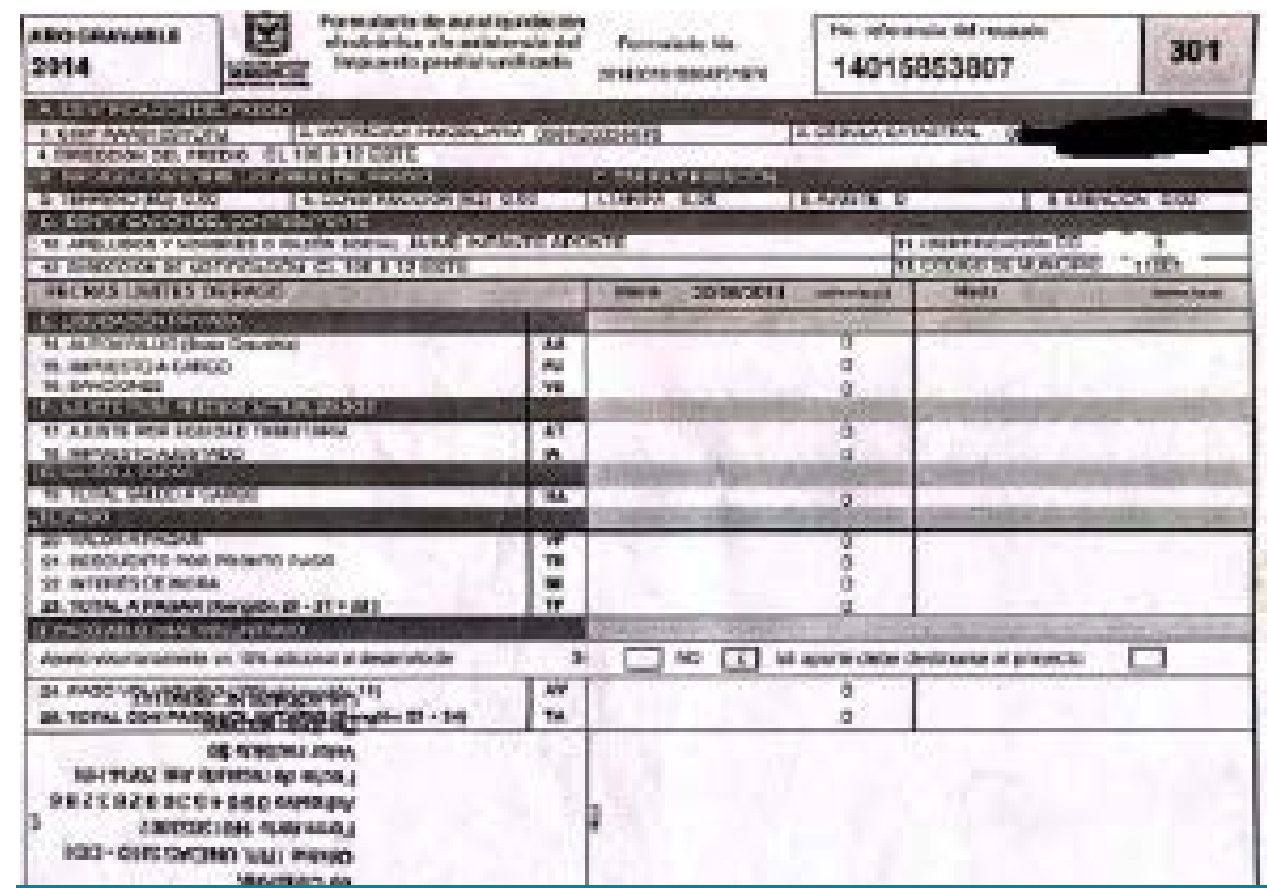
Según López, la falta de legalización ha afectado el acceso a subsidios y obras públicas: “Las únicas calles pavimentadas son las del anillo vial; hay partes por donde pasan los buses del SITP que están terriblemente dañadas, y debajo no hay base sólida; en cualquier momento se pueden caer”.

Frente a esta situación, algunos vecinos han optado por organizarse y realizar reparaciones por cuenta propia, ellos han tapado huecos, nivelado tramos de vía y recuperado pequeños parques; esto evidencia la falta de respuesta institucional. Estas acciones, aunque temporales, reflejan el compromiso comunitario con el entorno y la necesidad urgente de soluciones de fondo.

También existen algunos puntos donde se conservan antiguos pozos de agua utilizados durante los primeros años de ocupación, cuando el barrio carecía de acueducto formal. Dichos espacios, hoy en desuso, son testimonio de las condiciones precarias con las que se fundó la comunidad.

Aunque la Secretaría Distrital del Hábitat ha confirmado que el proceso de legalización continúa en curso, el avance ha sido lento. La entidad explicó que actualmente se adelanta el estudio urbanístico y que la formalización dependerá de la culminación de los estudios técnicos sobre acueducto y gas. Sin embargo, pese a los años transcurridos y a la documentación entregada por los vecinos, el barrio sigue sin una fecha clara para su reconocimiento oficial. Este panorama mantiene a la comunidad en un limbo administrativo que limita su acceso a programas de mejoramiento y desarrollo.

La falta de legalización también tiene con-



Fotografía: Recibo de impuesto predial

Recibo de impuesto predial del barrio La Sureña. Este documento evidencia que, aunque los habitantes pagan impuestos como propietarios, sus viviendas aún no cuentan con reconocimiento legal pleno.

secuencias políticas y presupuestales.

“Hoy en día todo el presupuesto de Chapinero se distribuye sin contar a la UPZ 89, porque oficialmente no existe en términos de infraestructura”, explica el edil.

“Si se legaliza, habría que destinar parte del dinero de los barrios de estrato 5 y 6 para invertir en La Sureña, y eso genera resistencias. Pero esa redistribución es cuestión de equidad”. Según sus cálculos, “la inversión para la UPZ podría ser de entre 5000 y 10 000 millones de pesos por periodo de gobierno”.

La magnitud económica de esta redistribución ayuda a entender por qué los procesos se estancan en una localidad marcada, incluso, por el contraste social, partiendo desde los edificios de la Zona G hasta las laderas de San Luis. La formalización de La Sureña implica reequilibrar prioridades históricas. Mientras tanto, los habitantes siguen pagando impuestos prediales, aunque sin recibir los beneficios de la ciudad formal.

Más allá de las cifras, el problema de fondo es estructural. La Sureña evidencia la brecha entre un discurso de inclusión urbana y la realidad burocrática. Las entidades distritales avanzan lentamente entre

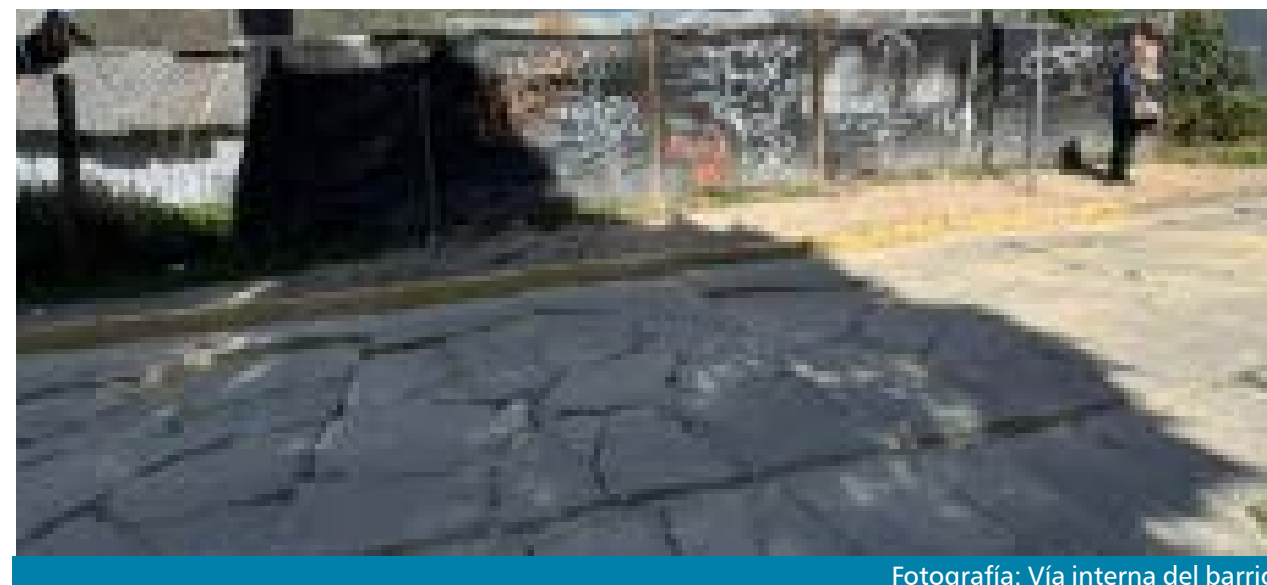
estudios, conceptos y reuniones técnicas, mientras las familias levantan casas, arreglan vías con sus propias manos y gestionan lo que el Estado no llega a cubrir. Como advierte el edil:

“Yo mismo no he entendido cómo una localidad tan prestigiosa como Chapinero todavía tiene barrios sin legalizar”.

El abogado concluye en un tono similar, “El Distrito enfrenta un dilema: si invierte en zonas sin legalizar, promueve la ocupación irregular; si no invierte, perpetúa la desigualdad. Lo que se necesita es una política de legalización progresiva que combine control, infraestructura y reconocimiento social”.

La legalización de La Sureña, más que en un trámite, se ha convertido en una deuda ética y urbana. En sus calles empinadas se cruzan las contradicciones de una ciudad que crece sin integrar. Bogotá ha perfeccionado su normativa, pero sigue fallando en convertir la ley en territorio. La Sureña espera ser reconocida en un plano, y ser incluida en la geografía de la ciudadanía.

En última instancia, la pregunta que queda abierta no es cuándo se legalizará La Sureña, sino cuántos barrios más seguirán esperando que el mapa urbano de Bogotá reconozca lo que sus habitantes construyeron con sus propias manos.



Fotografía: Vía interna del barrio

Regiotram de Occidente: el tren que redefine la movilidad entre Bogotá y Cundinamarca

Una obra que avanza entre expectativas, transformaciones y cuestionamientos ciudadanos

Mauricio Piñeros. Diplomado en Periodismo



Fotografía: Ministerio de Transporte

El regreso del tren de cercanías

Durante décadas la relación entre Bogotá y los municipios de la Sabana se tejió entre promesas de infraestructura y soluciones que se quedaban a medio camino. En ese paisaje de necesidades acumuladas y movilidad saturada, el Regiotram de Occidente reaparece como el proyecto que busca devolverle a la región una conexión férrea moderna, eficiente y sostenible.

Esta iniciativa, ejecutada por el concesionario público-privado encargado del diseño, construcción, operación y mantenimiento del sistema, avanza de manera significativa sobre el corredor que conectará Facatativá, Madrid, Mosquera y Funza con el corazón de Bogotá. La obra se desarrolla utilizando el trazado histórico del ferrocarril, aunque con infraestructura completamente nueva, que incluye no solo rieles y estaciones, también sistemas eléctricos, señalización y control.

El proyecto promete reconfigurar la movilidad regional, pero plantea preguntas sobre costos, integración tarifaria, capacidad operativa y su verdadero impacto en la vida cotidiana de miles de habitantes.

Un corredor de 39 kilómetros que cambia la vida de una región

El Regiotram de Occidente recorrerá 39 kilómetros entre Facatativá y Bogotá. Las proyecciones señalan que un viaje que hoy puede tomar hasta 2 horas en horario

pico, se reducirá a cerca de 45 minutos. Esa sola promesa transformó la conversación pública desde sus primeras presentaciones oficiales.

El tren representa un ahorro en tiempo, dinero y desgaste emocional. Para quienes se desplazan diariamente a Bogotá por razones laborales o educativas, la posibilidad de evitar trancones interminables se traduce en calidad de vida. "Uno podría salir más tarde de la casa, llegar antes, o simplemente no pasar la vida atorado en un bus", comenta un usuario habitual del trayecto.

La movilidad en carretera entre la Sabana y la capital ha crecido aceleradamente en los últimos años. A esto se suma el aumento sostenido de población en municipios dormitorio como Madrid y Mosquera, que incrementaron la presión sobre corredores ya saturados. En ese contexto, el Regiotram aparece como una respuesta estructural.

Un proyecto con avances visibles

De acuerdo con informes oficiales, la obra presenta un avance general consistente, con un progreso especialmente notorio en su infraestructura estratégica. Uno de los hitos más destacados es el Patio Taller, cuya construcción supera el 35 % de ejecución, que será el corazón operativo del sistema. Allí se realizarán las tareas de mantenimiento, abastecimiento eléctrico y gestión técnica que permitirá el funcionamiento continuo de los trenes.

El avance visible también se refleja en la adecuación del corredor férreo y en las primeras intervenciones en estaciones clave. El trazado se ha venido despejando y modernizando para preparar la instalación de la nueva vía doble electrificada, donde operarán trenes de última generación con estándares europeos.

El proceso ha requerido coordinación interinstitucional, permisos ambientales, gestión predial y planificación urbana en puntos sensibles del corredor. Pese a los retos, la obra mantiene su ritmo y se aproxima a hitos técnicos que permitirán las primeras pruebas dinámicas en los próximos años.

El tren: tecnología moderna con sello europeo

Aunque en algunas exhibiciones públicas se mostró un modelo preliminar del tren, varias personas expresaron dudas sobre su tamaño y capacidad al observarlo. Sin embargo, fuentes oficiales han reiterado que se trata de trenes modernos, diseñados para sistemas de cercanías y con capacidad suficiente para la demanda prevista. Los vehículos serán eléctricos, con sistemas de aceleración silenciosa, frenado regenerativo y controles automáticos que cumplen los estándares de seguridad y eficiencia típicos de los corredores ferroviarios de media distancia en Europa. Además, su operación se ajustará a los requisitos de accesibilidad universal, con espacios reservados, piso bajo y puertas niveladas.

Las dudas ciudadanas sobre la capacidad del material rodante, inicialmente moti-

vadas por la visualización del prototipo, reflejan un interés genuino de la comunidad más que una preocupación técnica comprobada. La información oficial indica que, una vez lleguen los trenes definitivos, se conocerán sus dimensiones reales y configuraciones internas.

¿Cuánto costará viajar en el Regiotram? Las dudas sobre la integración tarifaria

Entre las inquietudes más recurrentes aparece una pregunta clave: ¿cuánto costará usar el Regiotram y cómo se integrará con el sistema de transporte de Bogotá?

Hasta el momento, las autoridades han señalado que el objetivo es implementar un mecanismo de integración tarifaria con el sistema de la ciudad, de forma que los usuarios puedan conectar con Transmilenio y con la futura primera línea del metro sin pagar un segundo pasaje completo. Las conversaciones técnicas para definir esa integración están en curso.

La falta de un valor oficial genera incertidumbre en algunos usuarios. Quienes viajan a diario temen que una tarifa demasiado alta limite el impacto positivo del tren; otros más optimistas, confían en que la integración evitará sobrecostos. Lo cierto es que el precio final deberá equilibrar sostenibilidad financiera del sistema y accesibilidad para miles de familias que dependen del transporte público.

El Regiotram de Occidente se ejecuta bajo un esquema de alianza público-privada (APP) que delega en un concesionario la responsabilidad de construir, operar y mantener el sistema por un periodo de varios años. Este modelo implica que el contratista levanta la infraestructura, y garantiza la confiabilidad técnica, el mantenimiento de los trenes y la gestión de la operación diaria.

El Regiotram de Occidente se ejecuta bajo un esquema de alianza público-privada (APP) que delega en un concesionario la responsabilidad de construir, operar y mantener el sistema por un periodo de varios años. Este modelo implica que el contratista levanta la infraestructura, y garantiza la confiabilidad técnica, el mantenimiento de los trenes y la gestión de la operación diaria.

El diseño ferroviario, la electrificación, la señalización y la compra del material rodante están bajo su responsabilidad, así como la entrega de estaciones y el cumplimiento de estándares de calidad durante toda la vida útil del contrato. Esa concentración de funciones ha despertado debates sobre la necesidad de una supervisión estricta y una comunicación transparente entre el concesionario y las entidades públicas.

Para algunos ciudadanos, este tipo de modelos genera dudas sobre la magnitud de



Fotografía: Empresa Férrea Regional

la inversión y la capacidad de respuesta frente a eventuales fallos. Allison Tique, una habitante de Madrid que ha seguido de cerca el avance del proyecto, comenta que a muchas personas les preocupa que, al estar en manos de un concesionario, no siempre sea claro quién responde si algo falla o si los trenes no operan como se espera. Sin embargo, también reconoce que la presencia de una firma especializada podría garantizar un sistema más moderno y estable que los modelos públicos tradicionales. Para otros habitantes, esa visión más optimista se mantiene: ven en la tecnología y en la operación profesional una oportunidad para asegurar calidad. En cualquier caso, la supervisión oficial será clave para que los compromisos del contratista se traduzcan en un servicio realmente confiable.

Transformación urbana: estaciones que cambian el territorio

Aunque el trazado del Regiotram se superpone sobre el antiguo corredor férreo, su implementación exige infraestructura completamente nueva: doble vía electrificada, estaciones modernas, pasos seguros, redes de servicios y adecuaciones urbanísticas alrededor de los accesos.

Los municipios han iniciado procesos de planificación para reorganizar su movilidad local y anticipar la llegada del sistema. En lugares como Madrid o Mosquera, la construcción de estaciones implica reconfigurar el espacio público, mejorar andenes, reorganizar rutas alimentadoras y crear nuevos entornos peatonales.

En Bogotá, la integración con la calle 26 y el enlace con otros modos de transporte demandan coordinación con entidades distritales para garantizar un acceso fluido y seguro. El Regiotram no es solo un tren: es un proyecto urbano de escala regional.

La mirada ciudadana: entre entusiasmo y cautela

Los testimonios de habitantes de la región revelan un patrón común: la esperanza de una movilidad más digna,

combinada con la cautela ante las dudas pendientes.

Entre los comentarios más frecuentes están: reducción del tiempo de viaje, para la mayoría es el beneficio más claro y contundente. Disminución de costos: el tren permitiría ahorrar en transporte diario, especialmente si la integración tarifaria funciona como se espera. Capacidad del tren: algunos habitantes, al ver el modelo en exhibición, temen que pueda quedar pequeño frente a la demanda real. Costo del pasaje: existe expectativa, pero también preocupación por no tener aún una cifra oficial confiable. Integración con Bogotá: usuarios preguntan cómo se articulará el pago, los transbordos y la operación con el sistema local.

Estas impresiones reflejan una ciudadanía informada, consciente del impacto que un proyecto de esta magnitud tendrá en su vida diaria.

Aunque el avance de la obra es indiscutible, el Regiotram de Occidente afronta varios desafíos: definición oficial de tarifas y esquema de integración. Comunicación constante con los municipios y la ciudadanía. Garantía de que la capacidad del sistema se ajuste adecuadamente al crecimiento poblacional. Coordinación entre el concesionario, el departamento y el Distrito para la operación final. Supervisión rigurosa de los estándares técnicos durante la construcción y futura operación.

El éxito del proyecto dependerá de la capacidad institucional para responder a esas inquietudes y sostener una relación transparente con la comunidad.

Un cierre necesario: entre el tren que viene y la región que cambia

El Regiotram de Occidente no es solo una obra pública, ni únicamente un sistema de transporte. Es una apuesta por redefinir la relación entre Bogotá y la Sabana; una oportunidad histórica para recuperar la cultura ferroviaria; un símbolo del tipo de infraestructura que puede transformar el día a día de miles de familias.



Fotografía: SITP Bogotá

Si bien persisten dudas razonables como costo del viaje, capacidad del tren, integración con el sistema bogotano, también es evidente que la región asiste al nacimiento de un proyecto que, de completarse como está previsto, cambiará la dinámica social, laboral y urbana de occidente. El Regiotram representa algo más profun-

do: la posibilidad de que las obras públicas no solo se anuncien, sino que se ejecuten con impacto tangible. Un recordatorio de que el progreso regional no depende únicamente de kilómetros construidos, sino de la capacidad de escuchar a la ciudadanía, atender sus inquietudes y garantizar que los beneficios prometidos se cumplan

en la vida real.

El tren aún no ha empezado a rodar, pero ya moviliza expectativas. Y en esa expectativa compartida entre habitantes, autoridades y trabajadores se empieza a tejer la historia de una región que espera con ansias el sonido del regreso del ferrocarril.



El rebusque diario: trabajo informal en el transporte masivo

Cada mañana, antes de que el primer bus del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) arranque, y los portales de Transmilenio abran sus puertas, decenas de vendedores ambulantes se preparan para recorrer los mismos trayectos que miles de bogotanos.

Karol Rodríguez, Daniel Espinel Silva y Vanessa Maldonado. | 9.º semestre



Fotografía: Puesto ambulante - Maria Cortes

“Me levanto a las 4:30, preparo mi cajita con los productos, me desplazo en un bus alimentador y luego entro por los torniquetes”

“Yo no estoy robando a nadie. Vendo porque tengo tres hijos y nadie me da trabajo por la edad”.

Dice María Fernanda Gómez, mientras acomoda su caja de dulces en el pasillo del bus. No venden pasajes, pero su presencia es cotidiana en el transporte. Dulces, cargadores, postres, chicles, e incluso discursos sobre la vida acompañan a los usuarios en los vagones, paraderos y estaciones.

Aunque las normas del sistema prohíben la venta ambulante dentro de buses y estaciones, esta práctica se mantiene como una forma de subsistencia para muchos ciudadanos excluidos del empleo formal. Desde 2019, Transmilenio ha intensificado

los controles para evitar la venta informal dentro del sistema, pero en pandemia la crisis sanitaria agravó la situación de los vendedores informales, muchos de los cuales se desplazaron a los buses del SITP ante la baja afluencia en estaciones.

María Fernanda Gómez, vendedora de mecatro entre el Portal Américas y el Portal Tunal, asegura:

La historia de los vendedores ambulantes en el sistema no es nueva. Desde los primeros años de Transmilenio, a comienzos de la década de los 2000, comenzaron a verse personas ofreciéndoles productos a los pasajeros. Con el tiempo el fenómeno creció y se transformó, como consecuencia del aumento del desempleo y la informalidad en la ciudad.

Según la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), la tasa de informalidad laboral en 2023 fue del 56 % para el agregado

nacional. En ese mismo año, la Defensoría del Pueblo alertó que en el 95 % de los accesos a Transmilenio había presencia constante de vendedores ambulantes. Es decir, casi no existe estación en la que no se encuentren. Para El Instituto para la Economía Social (IPES), el problema no es de fácil solución. Entre 2020 y 2023 la entidad caracterizó a más de 14.000 vendedores informales en Bogotá.

El propósito de esa descripción es saber quiénes son, qué venden, dónde trabajan y sus condiciones sociales, con el fin de diseñar rutas de atención y programas de

reubicación. Sin embargo, la magnitud del fenómeno supera las capacidades del Distrito, y los operativos de control no han disminuido la presencia de vendedores dentro del sistema. María Fernanda Gómez sabe que su trabajo es irregular. En varias ocasiones, los funcionarios del sistema le han pedido salir del bus o le han impedido ingresar. Aun así, insiste en hacerlo:

“Afuera la gente no compra, aquí hay movimiento. Si no vengo, no comemos”

dice con resignación. Para ella, la venta ambulante es una forma de resistencia frente al abandono y las pocas oportunidades laborales que le ha dejado la vida.

En el otro extremo del sistema están los usuarios, que experimentan sentimientos encontrados frente al tema. Un usuario que usa el SITP para ir a su trabajo en el centro de Bogotá explica que no siempre sabe cómo reaccionar ante los vendedores:

“A veces me incomoda porque los buses se llenan y no hay espacio para moverse, pero también entiendo que muchos están ahí por necesidad. Me ha pasado que quiero ayudar y les compro algo, aunque no lo necesite, solo porque me imagino lo duro que debe ser” comenta.

Para el usuario, el problema no es la venta

en sí, sino el desorden que genera cuando los pasillos se congestionan o cuando varios vendedores se cruzan en el mismo punto:

“Tal vez deberían permitirles vender afuera, en un espacio formal, cerca de los portales, con condiciones dignas. No se trata de sacarlos a la fuerza, sino de organizar” propone este usuario.

En noviembre de 2024 la entidad anunció la reubicación de 23 vendedores que trabajaban en carpas hacia mobiliarios más adecuados. Los operadores del sistema buscan garantizar la comodidad y seguridad de los pasajeros, mientras que los vendedores intentan sobrevivir en un contexto económico adverso. Un trabajador del transporte público expone otro punto de vista: para él, la presencia de vendedores dentro de los buses y estaciones puede generar desorden, sobre todo en horas pico, cuando el flujo de pasajeros es alto y la gente se mueve de un lado a otro rápidamente. Comenta que, aunque entiende que para muchos es su medio de sustento, también siente que algunos comportamientos de los vendedores afectan el funcionamiento del sistema y dificultan la idea de un transporte público más organizado. Esa mezcla de necesidades, normas y realidades opuestas hace que el problema sea más complejo de lo que parece a simple vista.

Los datos son claros, pero la realidad es más humana. Cada vendedor tiene una historia detrás, una madre soltera, un adulto mayor sin pensión, un migrante que no consigue empleo. Son personas que se adaptaron al único espacio donde la economía aún les permite subsistir, aunque sea entre empujones y anuncios de *“prohibido vender”*.

Por eso, su presencia en el transporte público no puede verse sólo como una falta de orden, sino como un síntoma de una ciudad desigual que no ofrece alternativas suficientes. Hablar de los vendedores ambulantes en Transmilenio y en el SITP es

hablar de la lucha diaria por sobrevivir en un espacio que no los quiere, pero que los necesita. El sistema puede funcionar sin ellos, pero la ciudad no. Mientras existan personas sin oportunidades y un público que compre, las ventas seguirán apareciendo entre buses y portales.

A lo largo de los recorridos por el SITP y Transmilenio, no solo se repiten las voces que ofrecen dulces o cargadores, también las historias que explican por qué esa venta ambulante sigue siendo un oficio invisible y necesario. Una de esas historias es la de Julián Andrade, un joven de 28 años que cada mañana sale de Bosa. Recorre las rutas del sistema desde el Portal Américas hasta el centro, con una rutina de paciencia y con la esperanza de que ese día le alcance para cubrir los gastos de su hogar.



Fotografía: Puesto ambulante - María Cortes

“Empecé hace dos años, cuando se acabó la obra donde trabajaba. Un amigo me dijo que probara con dulces, que era rápido vender en los buses. Al principio me daba pena, pero toca”, cuenta mientras acomoda la caja entre sus brazos. En un día bueno puede reunir cerca de 70.000 u 80.000 pesos, aunque hay jornadas en que no supera los 20.000. “Si no se vende, no hay para volver a comprar mercancía: “uno vive al día”.

Como muchos vendedores, Julián Andrade buscó apoyo en los programas distritales. Se acercó al IPES, donde lo inscribieron en una lista de espera para reubicación.

“Hice un curso corto de servicio al cliente. Me sirvió, aprendí, pero nunca logré conseguir un local. Me gustaría tener un punto fijo, cerca del Portal, para no estar corriendo de un lado a otro”

dice con resignación. Las cifras del Departamento Nacional de Estadísticas (DANE) confirman la magnitud del problema: la informalidad laboral en 2023 alcanzó el 56 % en el territorio nacional, y en Bogotá más del 43 % de la población ocupada no tiene acceso a empleo formal.

Para Julián Andrade, esa contradicción es cotidiana: *“A veces la gente se molesta. Dicen que estorbamos, que hacemos ruido. Yo trato de no incomodar, de hablar pasito. Hay quienes le compran a uno solo por ayudar, otros ni lo miran. Lo más duro es cuando lo bajan. Uno siente vergüenza, pero al otro día vuelve, porque tiene que comer”* dice, bajando la voz. Su testimonio resume lo que viven miles: la tensión en-

tre el derecho al trabajo y la obligación de cumplir con las normas del sistema.

El Manual del Usuario de Transmilenio prohíbe expresamente la venta ambulante dentro de buses y estaciones, una medida pensada para preservar la seguridad, el orden y la movilidad. Sin embargo, las medidas de control no alcanzan a responder al trasfondo económico que empuja a las personas hacia el sistema. Las autoridades han intentado equilibrar el control con programas de apoyo. Desde el IPES se promueven iniciativas como REDEP, que instala puntos de venta regulados en zonas de alto tránsito, y ofrecen procesos de formación y de reubicación hacia espacios autorizados.

En 2024 se anunciaron nuevas reubicaciones y módulos comerciales, pero las metas todavía son modestas frente al tamaño del desafío. Incluyó artículos para prevenir y atender la venta informal dentro del SITP, apostando por enfoques integrales que combinen educación, formalización y diálogo social. Sin embargo, los cambios no serán inmediatos. Los informes del Distrito reconocen que el fenómeno es estructural y que la falta de oportunidades formales sigue empujando a miles a ocupar espacios donde hay flujo de personas, incluso si las normas lo prohíben.



Fotografía: Cursos de formación - Foto: IPES

“Si me sale algo fijo, yo dejo esto, pero mientras tanto, me sostengo de parada en parada”, concluye Andrade antes de subir al siguiente bus. Su frase es sencilla, sin embargo, encierra una verdad, la venta ambulante en el transporte público no es una forma de rebeldía, sino una forma de resistencia frente a una economía que excluye. Bogotá puede intentar ordenar los portales, multiplicar los controles o reubicar a unos cuantos, pero mientras no existan alternativas sostenibles, la ciudad seguirá escuchando la misma voz repetida entre los pasillos: “No pedimos limosna, ofrecemos trabajo honrado”.

Sandra Rojas, que integra el área de inclusión productiva del IPES, explica que la situación dentro del sistema de transporte es más compleja de lo que parece: *“El fenómeno no ha disminuido, incluso en algunos sectores se ha incrementado. Entre 2020 y 2023 caracterizamos más de 14.000 vendedores informales. Muchos de ellos, por necesidad, se desplazaron hacia los portales o los buses, porque allí hay más flujo de personas y mayor posibilidad de vender. La pandemia marcó un antes y un después, porque mucha gente perdió su empleo y encontró en la venta ambulante su única fuente de ingreso”*

comenta Rojas.

Según Rojas, el IPES ha implementado programas de reubicación y formación, pero los procesos suelen ser lentos y las capacidades institucionales no alcanzan a cubrir la magnitud del problema:

“Ofrecemos cursos de emprendimiento, servicio al cliente y también mobiliarios comerciales en zonas de alto tránsito, pero no todos pueden acceder al mismo tiempo. Además, hay desconfianza, muchos sienten que los programas tardan o no se ajustan a sus realidades. Sin embargo, seguimos trabajando para que puedan ejercer su labor en condiciones más dignas”, añade la funcionaria.

Rojas explica que el Distrito busca un equilibrio entre el derecho al trabajo y la ne-

cesidad de mantener el orden dentro del sistema: *“Los controles son necesarios, pero no pueden ser la única respuesta. Hay que mirar este fenómeno desde la inclusión social y económica. Estamos impulsando una política pública que reconozca al vendedor informal como parte de la economía de la ciudad, no como un problema que se deba eliminar”.*

Detrás de los testimonios hay una historia compartida que se repite en las calles, los portales y los buses. Los vendedores del SITP y de Transmilenio hacen parte de una economía que se mueve al ritmo del rebusque, donde cada día representa la posibilidad de conseguir lo justo para sobrevivir. Según el DANE, la tasa de informalidad

laboral en Bogotá supera el 43%, y más de la mitad de los trabajadores informales viven de actividades comerciales en espacios no regulados. Cada historia recogida en esta labor tiene algo en común, la lucha diaria por mantener la dignidad en medio de la precariedad. María Fernanda Gómez vende dulces para que sus hijos estudien, Julián Andrade recorre los buses mientras sueña con un puesto fijo, y Sandra Rojas, desde el IPES, intenta ofrecer alternativas desde lo institucional. Tres voces distintas que terminan encontrándose en un mismo punto: la necesidad de sobrevivir en una ciudad que muchas veces no ofrece opciones.

MULTIVERSO

HAZ parte del equipo DATEATE al minuto

El periódico Dateate al Minuto abre convocatoria para los estudiantes de todos los semestres que les guste la escritura y que quieran publicar sus crónicas, reportajes, perfiles, entrevistas y artículos periodísticos.

Las personas interesadas pueden enviar los textos al correo electrónico dateateweb@gmail.com para que sean publicados en las próximas ediciones del periódico.

Mayores informes en la en la Facultad de Ciencias de la Comunicación, área de periodismo. Docentes: Soria Torres y Simon Cancino

UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Educación de calidad al alcance de todos
Vigilada por el Estado

Obras terminadas, daños permanentes: la historia que se hunde en la Calle 139 de Suba

En la Calle 139 de la localidad de Suba, un hundimiento que persiste desde 2023 se ha convertido en un símbolo del desgaste institucional y de la fragilidad de la infraestructura bogotana. Lo que comenzó como un pequeño desnivel en el pavimento, progresivamente se transformó en un hueco capaz de generar cierres viales, desviar rutas de transporte público y afectar la vida cotidiana de cientos de residentes.

Karol Rodríguez, Daniel Espinel Silva y Vanessa Maldonado. | 9.º semestre

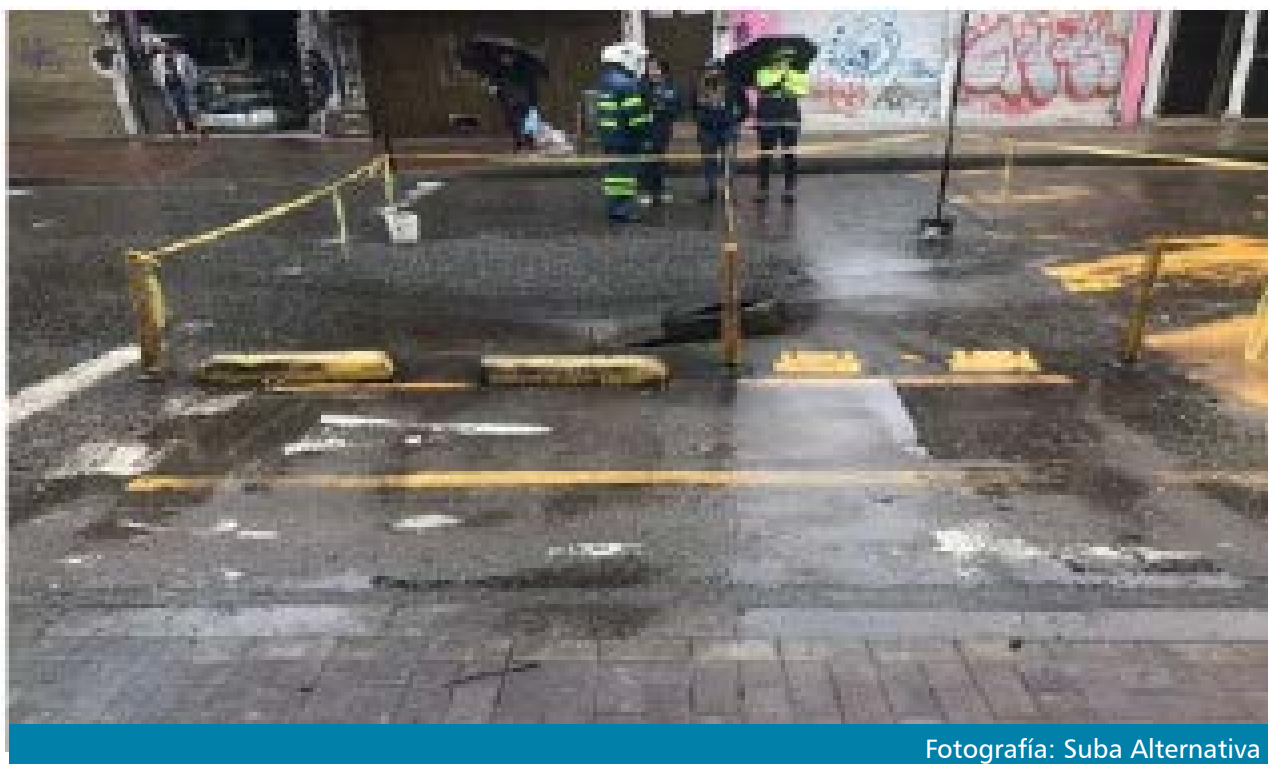
Lo desconcertante no es el avance paulatino del daño, sino la incongruencia que lo rodea: sobre este mismo tramo, según los registros oficiales del Distrito, ya se han ejecutado y reportado como "terminadas" varias intervenciones de mantenimiento vial

Registros terminados, problemas vigentes

Para los habitantes de los barrios aledaños; como Villa María, Puertas del Sol I y II, la escena forma parte de su rutina: llegar a casa implica sortear conos, cintas amarillas, mallas improvisadas y montículos de tierra. Quienes transitan por allí aseguran que a veces la vía permanece cerrada durante semanas, otras veces se habilita parcialmente, y en otras ocasiones parece estar en funcionamiento hasta que, sin previo aviso, vuelve a hundirse. Esta inestabilidad ha convertido la Calle 139 en una preocupación ciudadana, y en un caso que refleja cómo decisiones administrativas, vacíos técnicos y falta de coordinación entre entidades terminan configurando un círculo vicioso de obras superficiales y problemas que nunca se resuelven.

En este tramo figuran tres intervenciones de mantenimiento vial asociadas a este punto, todas reportadas como finalizadas. Las actividades incluyeron labores de parcheo, bacheo y sellado de fisuras; procedimientos que, según expertos, funcionan únicamente cuando la estructura interna del pavimento está en óptimas condiciones. Además, en los archivos contractuales de la Alcaldía Local de Suba aparecen los contratos 207-17 y 338-17, también concluidos en su momento y relacionados con labores de mejoramiento vial. En otras palabras, este tramo de la ciudad ha recibido atención desde 2017 y, aun así, presenta hoy un deterioro más grave que el registrado en ocasiones anteriores.

Los vecinos han visto equipos entrar y salir, trabajadores pavimentando por encima de la capa rota, maquinaria rellenando huecos, y funcionarios tomando fotografías o realizando mediciones rápidas antes de retirarse. Para quienes viven allí, todo parece una secuencia inconclusa, un intento constante de taponar el problema sin comprenderlo a fondo. Entre ellos surge una frase que se repite:



Fotografía: Suba Alternativa

► Señalización por vecinos para prevenir a los autos.

"Lo reparan por encima, pero la calle sigue cediéndose por debajo"

Esa percepción se transmite en sus palabras y en su cansancio.

La comunidad ha elevado múltiples alertas. Un líder de la Junta de Acción Comunal, cuya casa se encuentra a pocos metros del tramo afectado, describe con precisión la frustración acumulada:

"Aquí la comunidad está agotada. Llevamos más de un año reportando el hueco de la calle 139 y la Alcaldía Local ni siquiera ha presentado un estudio técnico serio. Nosotros hemos enviado fotos, videos, cartas, correos. Los vehículos no pueden pasar, los comerciantes se quejan porque bajaron las ventas. Esto no es un problema menor: es un riesgo. Estamos pidiendo algo básico: que nos escuchan, que hagan un estudio técnico y que ejecuten la obra. No podemos seguir viviendo entre el abandono institucional y la duda"

Este testimonio se repite entre los vecinos que ven cómo la vía se transforma cada cierto tiempo en un obstáculo peligroso. Muchos aseguran que, si no fuera por la insistencia de la comunidad, el deterioro habría pasado desapercibido o se habría convertido en un caso más dentro de los miles de reportes represados en los sistemas institucionales. *"La comunidad siente que nos están dando la espalda. Y si no fuera por la insistencia de los vecinos, esto ya sería un hueco más en el mapa de daños de Bogotá del que nadie se hace responsable"*, afirma otro integrante de la Junta.

Respuesta oficial: un problema sin responsable asignado

DATEATE presentó un derecho de petición a la Alcaldía Local radicado bajo el número 2025612134725. Como respuesta la administración reconoce que este tramo

de la Calle 139 no cuenta con estudios, ni diseños, ni está incluido en las prioridades para intervención con los recursos de las vigencias 2024-2025. Más aún, señala que el segmento no se encuentra dentro de la modalidad de conservación vial activa. En términos prácticos, es una vía que por lo menos durante esa vigencia, no será intervenida, pese a sus deterioros progresivos y sus implicaciones para la movilidad y la seguridad.

Lo más significativo del documento, sin embargo, es la indicación de que la Alcaldía Local remitió el caso a la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), argumentando que el origen del hundimiento podría estar relacionado con las redes de drenaje y de alcantarillado. Ninguna de estas entidades ha confirmado un plan específico ni ha realizado una inspección técnica rigurosa visible para la comunidad. Los vecinos sienten que el caso está en el aire, atrapado en uno de los frecuentes vacíos interinstitucionales que caracterizan la gestión vial en Bogotá.

El deterioro progresivo coincide con las explicaciones de expertos en ingeniería civil. Juan Esteban Rojas, especialista en pavimentos rígidos, asegura que hundimientos como este suelen originarse en filtra-



Fotografía: Suba Alternativa

► Señalización por vecinos para prevenir a los autos.

ciones prolongadas, sumideros taponados o sistemas de drenaje sin mantenimiento. Cuando el agua se filtra bajo las losas de concreto, el material granular (una mezcla de grava y arena que sostiene el pavimento) comienza a perder fuerza y compactación. Se generan vacíos, la superficie deja de distribuir las cargas vehiculares de forma homogénea, y con el tiempo las losas ceden y se fracturan. Según Rojas, cualquier intervención superficial resulta insuficiente.

"El parcheo tapa el hueco, pero no corrige el daño. Es como poner un curita sobre una herida infectada: parece mejor, pero el problema sigue ahí"

Soluciones temporales y falta de diagnóstico

La experiencia de los vecinos confirma esta dinámica. Después de cada intervención, la vía permanece estable durante un periodo breve, pero luego vuelve a hundirse. La ausencia de estudios sobre el subsuelo

o diagnósticos sobre el drenaje hace que las reparaciones respondan únicamente a lo visible, sin considerar lo que ocurre a un nivel más profundo. No existen, según los residentes, registros públicos de seguimiento técnico del estado final de las obras que permitan establecer la calidad o profundidad de las intervenciones.

Cada episodio de cierre o hundimiento renueva la preocupación comunitaria: comerciantes que pierden clientes, conductores que deben desviarse permanentemente, servicios públicos que presentan

retrasos, e incluso casas con fisuras en sus muros. Para una parte del vecindario, el deterioro de la calle 139 no es simplemente un problema vial, sino un riesgo para su patrimonio y su tranquilidad.

El problema de fondo trasciende esta vía. La ciudad enfrenta episodios similares en distintos barrios, donde las redes de alcantarillado envejecen, los drenajes colapsan en temporada de lluvias y las obras de

mantenimiento se ejecutan sin diagnósticos previos. Lo que ocurre en Suba es una muestra clara de cómo la falta de planificación, la ausencia de articulación institucional y la prioridad de intervenciones superficiales terminan generando daños repetidos. Las entidades cierran contratos, reportan obras finalizadas, pero los problemas profundos, estructurales continúan.

La calle 139 es hoy un símbolo de esa brecha entre el papel y el pavimento. Para los residentes, cada intervención fallida desgasta la confianza en la gestión pública. El hundimiento no solo se ha tragado parte de la vía, también amenaza con acabar la credibilidad de las instituciones encargadas de cuidarla. Mientras el terreno sigue cediendo, la comunidad permanece en alerta, esperando una solución integral que no llegue únicamente a taponar la superficie, sino a enfrentar la realidad que está sumergiéndose por debajo.



CERRO SECO: una montaña entre el olvido y la expansión privada

En lo alto del sur de Bogotá, donde la ciudad parece detenerse para dar paso a la montaña, el ecosistema subxerofítico de Cerro Seco intenta sobrevivir.

Juan Camilo Morera Garavito y Carolina Ayala. | 9.º semestre



Fotografía: Fotografía de Juan Camilo Morera

Parque Ecológico Cerro Seco - octubre 2025

A las actividades de Malkenu se suman las de SUEVER S.A.S., compañía que ha protagonizado procesos judiciales ante el Consejo de Estado y el Tribunal Administrativo de Cundinamarca. En la acción de tutela 11001-03-15-000-2023-05932-00, SUEVER alegó vulneración de sus derechos de propiedad y debido proceso, mientras actuaba como depositario provisional de los predios Azotea 2 y Azotea 3, ubicados en la misma franja ambientalmente sensible. En este caso también figura Recuperación Geomorfológica de Bogotá S.A.S. (GeoBogotá) que solicitó la nulidad del trámite de la tutela, señalando irregularidades en la administración de dichos bienes. Ambas compañías han estado relacionadas con la Sociedad de Activos Especiales (SAE), que administra terrenos afectados por procesos de extinción de dominio.

Desde el Proyecto de Acuerdo 023 de 2015, el Concejo de Bogotá buscó declarar a Cerro Seco como Parque Ecológico Distrital de Montaña, integrándolo a la estructura ecológica principal del Distrito. Su importancia radica en que es uno de los

pocos ecosistemas subxerofíticos de la capital, esencial para la recarga del acuífero de Quiba y la conectividad ecológica entre Bogotá y Soacha.

La Resolución 2001 de 2016 del Ministerio de Ambiente y el Decreto Distrital 555 de 2021, que revisa el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), establecen que las actividades mineras en la Sabana de Bogotá solo pueden realizarse en zonas expresamente compatibles. Cerro Seco no está dentro de esas áreas permitidas, lo que presume una violación directa a las disposiciones nacionales sobre uso del suelo y protección ambiental.

● Una herida abierta: 50 hectáreas excavadas

El reportaje publicado por El Tiempo en julio de 2025 reveló que más de 50 hectáreas de Cerro Seco fueron excavadas por actividades ilegales de minería. Fotografías satelitales y registros de campo confirmaron la pérdida de cobertura vegetal y la alteración del suelo en zonas cercanas

Lo que hace una década fue declarado Parque Ecológico Distrital de Montaña y protegido por la Resolución 03180 de 2023 de la Secretaría Distrital de Ambiente, hoy se encuentra en el centro de una compleja trama de presiones inmobiliarias, disputas jurídicas y denuncias por explotación minera ilegal que han transformado su paisaje y puesto en riesgo a la comunidad que lo rodea.

La empresa Grupo Malkenu S.A.S., cuya actividad principal es la gestión y desarrollo inmobiliario con bienes propios o arrendados, figura en distintos documentos públicos vinculados a los predios del sector La Esmeralda, aledaños a Cerro Seco. Según denuncias ciudadanas, estas zonas han sido objeto de movimientos de tierra y tránsito de volquetas sin contar con Plan de Manejo de Tránsito (PMT) ni Plan de Manejo, Restauración y Recuperación Ambiental (PMRRA), instrumentos exigidos por la Secretaría Distrital de Ambiente para cualquier intervención que afecte el ecosistema.

a las quebradas Yomasa y Limas. Según la Secretaría Distrital de Ambiente, las obras no contaban con licencias ambientales vigentes, y varios sectores están bajo proceso de recuperación geomorfológica desde 2023, con un presupuesto de más de 550 millones de pesos para restauración inicial. Sin embargo, el avance ha sido mínimo.

Durante debate de control político del 20 de septiembre de 2025 en el Concejo de Bogotá, la secretaria de Ambiente Adriana Soto Carreño reconoció retrasos en la ejecución de los planes de manejo y alertó sobre amenazas a líderes comunitarios que han denunciado las irregularidades. Organizaciones locales aseguran que las presiones han aumentado desde que las comunidades de Ciudad Bolívar y Arboleda Alta iniciaron acciones legales y plantones para exigir el cierre de las vías de acceso utilizadas por las volquetas.

“Nos sentimos desprotegidos. Las denuncias duermen en los despachos y los daños son cada día mayores”

relata una lideresa ambiental de la zona, que pidió mantener su identidad en reserva por motivos de seguridad.

De acuerdo con testimonios recogidos por DATEATE, algunos habitantes han recibido llamadas intimidatorias y visitas de desconocidos luego de participar en actividades de denuncia o acompañamiento ambiental. Aunque las autoridades distritales no han confirmado la autoría de estos hechos, los líderes aseguran que las amenazas provienen de personas vinculadas a las empresas que operan en el área, lo que ha incrementado el temor y el silencio en la comunidad.

A pesar de que la Resolución 03180 de 2023 adoptó oficialmente el Plan de Manejo Ambiental de Cerro Seco, este carece de un esquema efectivo de saneamiento predial. De los seis lotes que

componen el parque, cinco pertenecen a particulares, hecho que ha dificultado las labores de restauración y control.

El Decreto 555 de 2021 insiste en que los suelos de protección ecológica no pueden destinarse a usos urbanos o extractivos, pero la expansión hacia el borde sur sigue avanzando bajo figuras de “aprovechamiento temporal” y “mejoramiento del terreno”.

Para comprender la magnitud de las afectaciones y los retos ambientales que enfrenta Cerro Seco, DATEATE consultó a la ingeniera ambiental Laura Marcela Huertas, profesora de la Universidad Nacional de Colombia y especialista en restauración ecológica de ecosistemas de alta fragilidad.

● ¿Cuál es el valor ecológico del ecosistema subxerofítico de Cerro Seco y por qué es tan vulnerable?

Laura Marcela Huertas (LMH). Cerro Seco es uno de los últimos relictos subxerofíticos en Bogotá. Estos ecosistemas tienen suelos delgados, altamente erosionables y con procesos de regeneración muy lentos. Su flora es endémica y está adaptada a condiciones extremas de sequedad. Cuando se intervienen mediante minería o urbanización, la capacidad de recuperación es casi nula sin intervención técnica. Estamos hablando de un ecosistema irremplazable que, una vez alterado, puede tardar décadas —o incluso siglos— en restablecerse

● ¿Qué impactos genera la minería ilegal y los movimientos de tierra sin licencia en este tipo de ecosistemas?

LMH. El daño es profundo y multifactorial. La remoción de suelo expone la roca madre, interrumpe los procesos de infiltración y favorece deslizamientos. Además, se destruyen corredores biológicos esenciales para especies polinizadoras y aves migratorias. En Cerro Seco, la minería ha fragmentado el territorio de forma tan severa que algunos sectores ya no cumplen la función de conectividad ecológica establecida por el POT.

● ¿Cómo evalúa el cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental adoptado en la Resolución 03180 de 2023?

LMH. La implementación ha sido lenta e insuficiente. El Plan de Manejo establece acciones claras: recuperación de taludes, cierre de vías ilegales, control de accesos y monitoreo hidrológico. Sin embargo, la falta de saneamiento predial impide intervenir la mayor parte del territorio. Mientras cinco de los seis lotes sigan en manos privadas sin claridad jurídica, cualquier plan será parcial y vulnerable a presiones externas.

● ¿Qué responsabilidad tienen las empresas involucradas en los movimientos de tierra?

LMH. Aun cuando algunas compañías aleguen tener actividades de mejoramiento del terreno o aprovechamiento temporal, ninguna intervención en un suelo de protección ecológica puede hacerse sin PMRRA, PMT ni licencias ambientales. Si operaron sin estos instrumentos, se configura una infracción ambiental grave. Corresponde a la autoridad verificar y sancionar, pero también al Distrito garantizar que la presencia institucional sea permanente y no reactiva.

● ¿Cuál debería ser la hoja de ruta para garantizar la protección definitiva de Cerro Seco?

LMH. El primer paso es el saneamiento predial con declaratoria de utilidad pública. Segundo, fortalecer la vigilancia mediante estaciones ambientales y tecnología satelital. Tercero, diseñar un programa integral de restauración ecológica con participación comunitaria real. Y, sobre todo, impedir que los intereses inmobiliarios continúen avanzando bajo figuras ambiguas. Cerro Seco debe ser un parque ecológico funcional, no una reserva en el papel.

27 junio, 2025

El pasado miércoles 25 de junio, en el barrio Fotocli, se llevó a cabo una jornada pedagógica, informativa y de movilización pacífica desde las 6:00 a.m. por parte de los habitantes, con el objetivo de visibilizar el constante flujo de volquetas y solicitar a las instituciones pertinentes una intervención y verificación de su posible trámite ilegal por el sector ya que la empresa MALKENU no cuenta con un PMT activo y avalado por la entidad.

En la jornada estuvieron presentes la Policía de Tránsito, representantes de la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar (Áreas de ambiente, seguridad, derechos humanos y diálogo social) funcionarios de la secretaria de Movilidad y Secretaría distrital de ambiente, quienes confirmaron a la comunidad y a los que se denominan como cuidadores del predio del Palo del Ahorcado que el trámite de estas volquetas, que operan en el morco del PMRRA, es ilegal y debía detenerse inmediatamente en tanto no se de cumplimiento a lo estipulado en el artículo 101 de la ley 769 del 2002.

ALERTA TEMPRANA

Denunciamos que durante esta jornada se produjeron diversas amenazas por parte de individuos aparentemente vinculados a la empresa que implementa el PMRRA. Estas personas se desplazaban en motos y carros, fotografiando y grabando a los participantes de la movilización. Además, profirieron amenazas verbales violentas, incluyendo amenazas de muerte y burlas.

Por la tarde, alrededor de las 3:00 p.m., simultáneamente se había programado un ejercicio ritual de tambores en defensas del Palo del Ahorcado y entra la minería en Cerro Seco, organizado por colectivos del barrio Fotocli. Al subir al predio del Palo del Ahorcado, los participantes (organizaciones sociales, jóvenes artistas, niños, niñas y familias del territorio) fueron interceptados por sujetos armados que se transportaban en vehículos. Estos sujetos reiteraron que no podían estar en ese lugar, alegando que el predio era privado y amenazando con matarlos o desaparecerlos. A pesar de los llamados al Comité de Derechos Humanos de la Alcaldía Local y a los delegados de seguridad para que solicitaran la intervención policial, la requisita de los sujetos y su identificación, no hubo ninguna acción institucional efectiva.

Hacemos esta denuncia pública debido a que estas situaciones ponen en riesgo la seguridad de los miembros de la red de amigos y amigas de Cerro Seco, así como de las colectividades del barrio Fotocli y habitantes de Arboleda Alta, Jerusalén, Super Lote 10 y alrededores. Esta acción se realiza en el marco de un llamado comunitario y colectivo, en el cual todos fuimos vulnerados y amenazados. Artistas, niños, niñas, madres comunitarias y líderes ambientales estuvimos en riesgo, y a pesar de la presencia institucional, no se garantizaron acciones efectivas para proteger nuestra integridad.

CONTEXTO PREVIO:

Las recientes acciones de amenaza y violencia contra líderes y lideresas defensoras de Cerro Seco no son hechos aislados. A lo largo de este año, se han presentado incidentes como amenazas y seguimiento fotográfico y en video durante el viernes al Palo del Ahorcado. Además, ha sido recurrente la inoperancia de los entes encargados de proteger los derechos humanos y garantizar la integridad de los y las líderes. En salidas a la montaña y en el barrio, hemos sido perseguidos y constantemente fotografiados y grabados.

Fotografía: Instagram

Tomado de la Red Social de Amigos de Cerro Seco

Una voz desde la montaña

Michael Steven Ramírez Castro, integrante del colectivo ambiental Amigos de Cerro Seco, señala que la comunidad ha debido asumir un papel de vigilancia ante la falta de presencia institucional:

“Somos nosotros los que salimos a cerrar los caminos, a detener las volquetas y a denunciar los movimientos de tierra. Pero cada vez que lo hacemos, alguien termina amenazado. Queremos que Cerro Seco no sea un negocio, sino una reserva viva para la ciudad”.



Fotografía: Fotografías satelitales Cerro Seco

► Fotografías satelitales Cerro Seco - Cortesía Michael Steven Ramírez Castro

Para expertos en urbanismo y política ambiental, el caso de Cerro Seco refleja el choque entre la planeación ecológica y el mercado inmobiliario. La falta de vigilancia efectiva ha permitido que empresas con intereses cruzados, unas dedicadas al urbanismo, otras a la minería o al depósito de materiales, operen bajo un manto de legalidad dudosa.

Mientras la montaña sigue siendo fragmentada, los habitantes de la zona esperan que las autoridades asuman una posición firme. Cerro Seco, una joya ecológica del sur de Bogotá, permanece atrapada entre el olvido institucional y la expansión privada, resistiendo a diario para no desaparecer.

El caso de Cerro Seco evidencia la fragilidad con la que aún se manejan los ecosistemas estratégicos en Bogotá. Pese a la existencia de normas, acuerdos y resoluciones que prohíben la explotación y urbanización de suelos de protección, la falta de control institucional y la superposición de intereses económicos han permitido que el deterioro avance.

Las acciones de restauración ambiental son insuficientes frente a la magnitud del daño, mientras tanto, las comunidades continúan siendo las principales defensoras del territorio, muchas veces sin garantías de seguridad. El miedo, la desconfianza y las amenazas se han convertido en parte del paisaje cotidiano para quienes alcanzan la voz en defensa de la montaña.

La opacidad del Acto Administrativo

A pesar del debate de control político impulsado por la Proposición 453 de 2025 y el posterior llamado de atención del Concejo de Bogotá, la respuesta institucional sobre la crisis en Cerro Seco sigue envuelta en interrogantes. Los informes presentados por esta corporación el 20 y 22 de septiembre de 2025 hacen referencia al

Auto 05070 de 2025, supuestamente emitido por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), como una pieza clave en las acciones de control.

Sin embargo, una búsqueda exhaustiva en los canales oficiales de la entidad y en el sistema de consulta de actos administrativos del Distrito, no arrojó resultados para este documento específico. Esta ausencia de trazabilidad del Auto 05070 plantea dudas sobre la efectividad y la transparencia de las medidas de sanción o seguimiento adoptadas por la Secretaría de Desarrollo Ambiental (SDA) posterior al debate, un punto que podría interpretarse como una nueva falla en el control institucional sobre las presiones inmobiliarias y extractivas en el parque ecológico.

La dificultad para referenciar el Auto 05070 de 2025 se suma al ya lento proceso de saneamiento predial y a la implementación parcial del Plan de Manejo Ambiental. Este vacío en la información pública entorpece la veeduría ciudadana y complica la rendición de cuentas sobre si se están aplicando multas o si se ordenaron medidas cautelares firmes contra las empresas denunciadas, como Grupo Malkenu S.A.S. y SUEVER S.A.S. La SDA tiene la obligación de garantizar que sus actos de autoridad sean de fácil acceso para el público, espe-

cialmente cuando se trata de un ecosistema estratégico de alto valor biológico como Cerro Seco, cuya protección ha sido objeto de un riguroso debate de control político en el Concejo, lo que hace incomprensible la opacidad de este presunto acto administrativo.

La Voz Ancestral: Taita Óscar Bastidas y la Resistencia

En el marco del debate de control político y las denuncias sobre Cerro Seco, la postura de resistencia del concejal étnico Taita Óscar Bastidas Jacanamijoy ha sido una de las voces más críticas en el cabildo. El concejal ha defendido consistentemente el valor

del ecosistema, señalando que la problemática es un reflejo de cómo la visión extractivista y la expansión inmobiliaria se imponen sobre el patrimonio ecológico de la ciudad. Su discurso enfatiza en que la montaña no es un lote disponible para negocios, sino un ser vivo que debe ser defendido integralmente.

En el marco del debate de control político y las denuncias sobre Cerro Seco, la postura de resistencia del concejal étnico Taita Óscar Bastidas Jacanamijoy ha sido una de las voces más críticas en el cabildo. El concejal ha defendido consistentemente el valor del ecosistema, señalando que la problemática es un reflejo de cómo la visión extractivista y la expansión inmobiliaria se imponen sobre el patrimonio ecológico de la ciudad. Su discurso enfatiza en que la montaña no es un lote disponible para negocios, sino un ser vivo que debe ser defendido integralmente.

DATÉATE intentó contactar al concejal Bastidas para obtener su visión detallada sobre las incidencias del debate y las amenazas a los líderes comunitarios, pero no se obtuvo respuesta al cierre de esta edición. Este silencio, aunque no deliberado, subraya la dificultad que enfrentan los medios para acceder a las fuentes clave en temas tan sensibles, dejando incompleta



Fotografía: Fotografías satelitales Cerro Seco



Fotografía: Fotografía de Juan Camilo Morera

► Parque Ecológico Cerro Seco - octubre 2025

la perspectiva de una de las curules más activas en la defensa de los derechos territoriales y ambientales.

La ausencia de una respuesta del concejal Bastidas sobre la escalada de las denuncias y las acciones de resistencia comunitaria refleja, de manera indirecta, la tensión y el riesgo que rodea a quienes levantan la voz por Cerro Seco. Su activismo previo ha consistido en exigirle a la Secretaría de Ambiente acciones contundentes y permanentes, incluyendo el uso de la fuerza pública para detener las operaciones ilegales en la zona. Su llamado, que integra la protección ambiental con la defensa de los derechos humanos de los custodios del territorio, resuena en un contexto donde el miedo y las amenazas se han convertido en parte del paisaje cotidiano para quienes alcanzan la voz. La falta de respuesta destaca cómo la comunicación institucional puede ser tan frágil como el ecosistema que se intenta proteger.

sistema vivo, y que la defensa del territorio comienza con el derecho ciudadano a habitar una ciudad que respete su entorno.



Fotografía: <https://www.infobae.com/>

DATEATE WEB En la alianza con UNIMINUTO Radio <http://www.uniminutoradio.com.co/datateate>

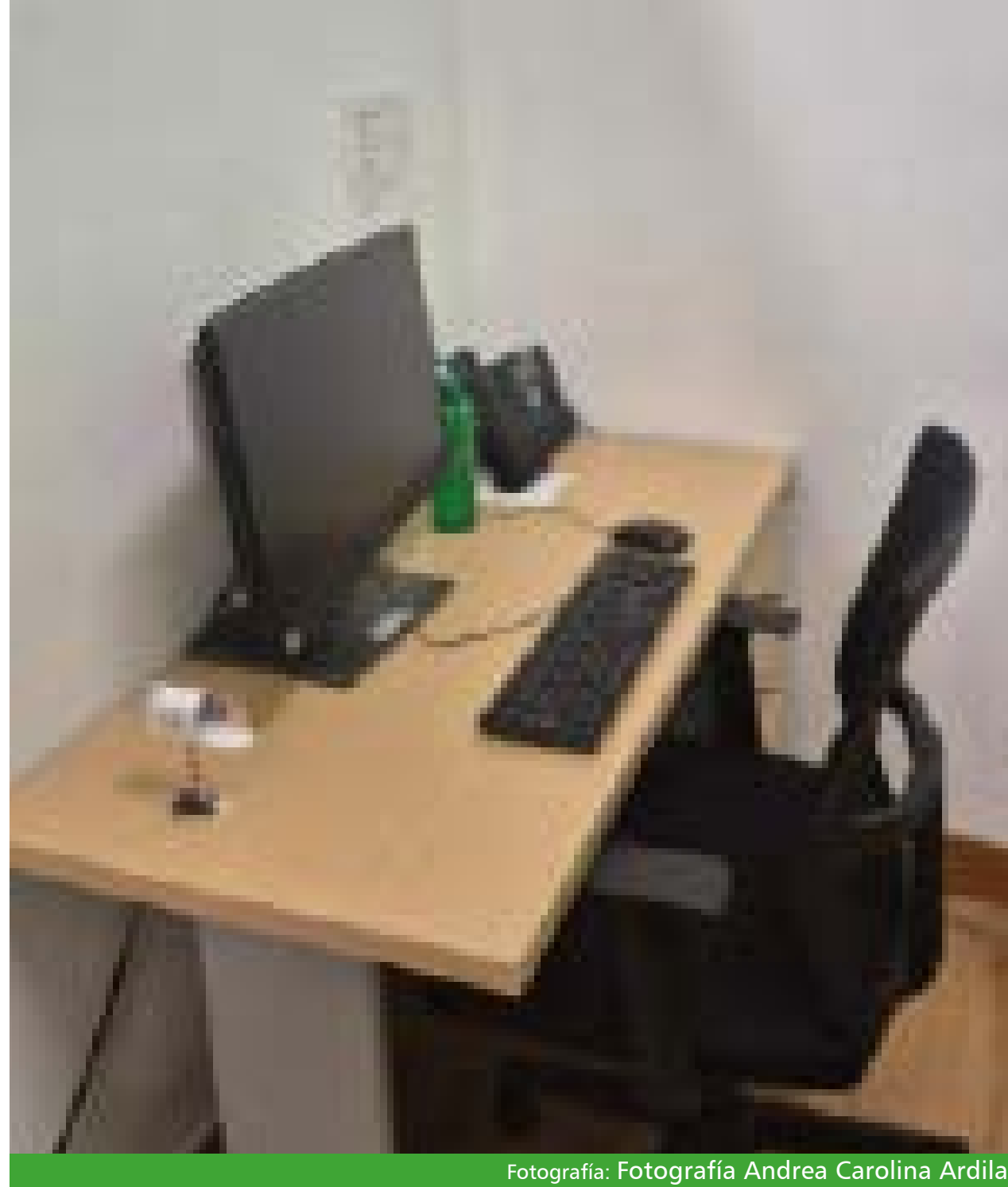
- Bogotá recibirá una nueva edición de Colombia 5.0 en Corferias. Por: Juan David Quevedo
- Biblia, poder y límites de la autoridad: una conferencia en la FILBo 2026. Por: Sara Valentina Nieto Ramírez
- Ricardo Silva Romero revive la herida del Palacio de Justicia en la FILBo 2026. Por: Diego A. Robles Hernández
- [Reseña] Cuerpo Down: el lenguaje con el que nombramos lo que no habitamos. Por: Karen Suárez
- La corrupción como parte del día a día, tres miradas para dejar de ver el delito como un paisaje. Por: Reichell Ávila

En Redes Sociales estamos como [f](#) Datéate Web [X](#) @datateweb [i](#) @datateweb

LA JUSTICIA QUE NO LLEGA: El eterno atasco de los procesos en Colombia

En la historia del sistema judicial colombiano han existido millones de casos acumulados y sin resolver. También hay muchas causas por las cuales no se formalizan estos casos que van desde los más ordinarios hasta los más complejos que requieren una mayor atención y que por la relevancia han sido noticia.

Ian Nicolás Vásquez López | Diplomado en Periodismo



Fotografía: Fotografía Andrea Carolina Ardila

► Lugar de trabajo de la Universidad Externado en 2025.

En Colombia han ocurrido casos que han sido un total misterio para la justicia, como el caso Colmenares, que el pasado 30 de octubre cumplió 15 años y que, tras un largo proceso, sigue abierto sin que haya una condena definitiva para las acusadas en primera instancia.

La ley 2477 de 2025 tiene como objetivo reducir la congestión judicial, garantizar un trabajo y a su vez una administración eficaz, promoviendo la emisión temprana y oportuna de decisiones judiciales a través de mecanismos de solución temprana que valoren y respeten los derechos de las víctimas y el acceso claramente a una justicia de calidad.

La ley 2477 de 2025 tiene como objetivo reducir la congestión judicial, garantizar un trabajo y a su vez una administración eficaz, promoviendo la emisión temprana y oportuna de decisiones judiciales a través de mecanismos de solución temprana que valoren y respeten los derechos de las víctimas y el acceso claramente a una justicia de calidad.

Según una monografía de la Universidad Libre "La congestión judicial como una de las principales causas para que los ciudadanos decidan tomar la justicia por mano propia"

la congestión judicial es una de las principales causas para que los ciudadanos decidan hacer justicia por ellos mismos. La demora en el sistema judicial colombiano es estructural, en consecuencia, la ciudadanía emplea la justicia por mano propia ante la ineficiencia del Estado. Ellos lo llaman *congestión judicial*, nombre que alude a la acumulación progresiva de procesos en los despachos judiciales, hasta que esos procesos superan la cantidad establecida, retrasando más tiempo los procesos y las solicitudes de la ciudadanía. Según este estudio, el problema más habitual ante la problemática que afecta al sistema judicial del país y a la propia ciudadanía, es el desequilibrio ante la alta demanda de procesos, más en un país con altas tasas de violencia.

Los hechos de violencia en Colombia en los últimos 25 años han sido significativos según el estudio de la Universidad Libre. Los procesos judiciales han ido en aumento, pues entre 1998 y 2005 las demandas crecieron en un 98.2%, pasando de 898.162 a 1.783.678 casos, a diferencia de la cantidad de jueces y magistrados que en ese lapso creció en un 5.2%. A mediados de 2008 había más de 3 millones de procesos

en curso, de los cuales el 52%, que correspondía a más de un millón y medio, no habían tenido actividad en los últimos 6 meses. Con lo anterior, el panorama en el sistema judicial de Colombia no era el mejor. Tan solo en un proceso civil normal se daba solución en menos de un año; ahora un juez se demora más de 2000 días, equivalentes a 4 años y medio en dar respuesta.

Una causa que puede ayudar a entender la congestión judicial, más por la falta de preparación o de oportunidades, es la experiencia de jueces con la experiencia que el mismo caso amerita. Los jueces también son personas con familias y una vida privada, y no pueden estar las 24 horas del día trabajando. En el transcurso de cada año llegan miles de procesos, y la situa-

ción no ha mejorado por la falta de jueces y de funcionarios que atiendan los casos.

Camila Andrea Vásquez, abogada civil, analiza si la justicia puede solucionar el problema de fondo. Afirmo que la reforma a la justicia penal constituye un avance importante para enfrentar la congestión judicial y la impunidad, con medidas como la reducción de tiempos procesales, el fortalecimiento del principio de oportunidad y una mayor garantía de reparación integral a las víctimas, con esto, los procesos, según ella, pueden ser más ágiles y efectivos.

Aunque esta reforma aborda problemas estructurales relevantes, no representa una solución definitiva. Según la abogada, su éxito dependerá de una implementación rigurosa, de recursos suficientes y



Fotografía: Fotografía Sebastián López

► Firma de documentos en Barcelona, España 2025.

procesos ya que va de la mano con la preparación de los funcionarios judiciales.

Andrea Ardila, abogada e integrante del consultorio jurídico de la Universidad Externado, dice que el verdadero problema de fondo no es solo la demora procesal, sino la búsqueda efectiva de justicia. Según ella, un proceso más rápido no garantiza por sí mismo la verdad, justicia y reparación para las víctimas. Señala que la Ley 2477 de 2025 busca equilibrar varias necesidades: agilizar los tiempos y permitir mecanismos como la reparación integral, lo que concilia los derechos de las víctimas con las garantías de las personas procesadas, que no deberían permanecer sin una definición de su situación jurídica.

Agrega que, aunque la reforma pretende evitar la prescripción de los procesos, esta introduce reglas que pueden reiniciar el conteo del término, otorgando más tiempo para resolver casos, a la vez limita los plazos de la Fiscalía para presentar el escrito de acusación bajo pena de levantar medidas privativas de la libertad. En con-

clusión, la efectividad de la reforma para solucionar los problemas de fondo dependerá en gran medida de cómo la Fiscalía y los operadores judiciales apliquen estas disposiciones en cada caso.

Los tres abogados coinciden en que la reforma a la justicia representa un avance, pero no es una solución definitiva a los problemas estructurales del sistema judicial colombiano. Camila Andrea Vásquez enfatiza en que la verdadera preocupación no es solo la demora procesal, sino la necesidad de garantizar justicia real para las víctimas. Por su parte Sebastián López concuerda con la visión de Vásquez, afirmando que el problema no se limita a los plazos, sino también a la falta de preparación de los funcionarios judiciales y a la disparidad en la aplicación de los procedimientos, con esto es necesario una unificación de criterios y una formación más completa para aquellos funcionarios. Por último, Vásquez reconoce que la reforma introduce herramientas importantes para reducir la congestión en los procesos, pero

de un compromiso institucional sostenido. Camila Vásquez sostiene que la reforma a la justicia debe complementarse con mejoras en infraestructura, digitalización y acceso a la justicia, especialmente en zonas rurales. Asimismo, aclara que es un paso positivo pero que aún es insuficiente para lograr la transformación profunda que requiere el sistema judicial colombiano.

Ante la reducción de tiempos procesales, para Camila Vásquez, debe ser el tiempo que a cada juez le toma completar un proceso, y aunque aclara que tienen funcionarios a su disposición para ello, no son suficientes ante la alta demanda, lo que indica una alta escasez de personal que se vuelve, a su vez, en una alta carga laboral que no solo genera agotamiento, sino que se suma a la renuncia de funcionarios, convirtiéndose en un problema recurrente.

Sebastián López, abogado penalista, comenta que, aunque dicha reforma a la justicia plantea avances, es poco probable que resuelva de fondo los problemas del sistema, ya que la dificultad no radica únicamente en los tiempos procesales, sino en la falta de capacitación de los funcionarios judiciales. Esto último se evidencia en la disparidad con la que diferentes juzgados aplican los procedimientos. Según López, la unificación de criterios y la formación integral del personal judicial son aspectos esenciales para lograr una verdadera mejora.

De acuerdo con López, una de las causas por las cuales los procedimientos judiciales son demorados en muchos casos, es por la falta de preparación de los jueces y de los funcionarios judiciales. Otra de las causas que puede presentarse en algunos casos es la forma como se reciben y manejan los

aclara que la funcionalidad de esta reforma dependerá de cómo se implemente.

Lo antes dicho lo podemos ejemplificar con el caso de Hernando Ruiz, quien llevó un delicado proceso, además de la demora que soportó para que le dieran respuesta. Ruiz comenta que su proceso judicial era una impugnación de paternidad, que estuvo afectado por un engaño de parte de la madre de la menor. Ruiz recuerda que inicialmente la niña fue registrada con su apellido. Él esperaba una respuesta rápida y favorable, pero el trámite duró más del tiempo previsto y la decisión final tardó, según él, un año y medio en ser emitida. La decisión del caso resultó en el retiro del apellido Ruiz de la niña.

No todos los casos se demoran lo mismo, esto depende de los procesos en las distintas jurisdicciones: penal, civil, laboral y administrativa. Sebastián López dice que hay claras diferencias en cuanto a rapidez en cada jurisdicción. Destaca que la administrativa es la más ágil y eficiente en trámites como en notificaciones y radicaciones;

en lo laboral afirma que la eficiencia varía entre los juzgados, y espera que el nuevo código mejore la situación.

En cuanto a lo civil, existen muchos procesos, especialmente ejecutivos, lo que genera demoras significativas; aunque en algunos casos pueden tramitarse por arbitramento, sin embargo, dirigirse por esa vía significa un alto costo, lo que limita esa opción para muchas personas. Sebastián López propone crear una jurisdicción especial para procesos ejecutivos, que ayudaría a descongestionar y agilizar la justicia en cualquiera de sus ámbitos.

De otro lado, Andrea Ardila considera que, a excepción de casos donde la justicia puede tardar 10 años, la jurisdicción penal suele ser más rápida que la civil y la administrativa. Explica que los procesos en estas últimas pueden extenderse durante muchos años, y pone como ejemplo que una acción de nulidad y restablecimiento en el Consejo de Estado puede tardar entre 10 a 15 años, y en civil los tiempos también suelen ser largos, eso sí, dependiendo del tipo de caso y las instancias involucradas; por ello señala que existen diferencias claras en los tiempos de duración entre las distintas jurisdicciones.

Camila Vásquez indica que sí existen diferencias según la jurisdicción, debido a factores como la carga procesal, la disponibilidad de jueces, la normatividad y, en algunos casos, la ubicación geográfica. Señala que la justicia en Colombia no es uniforme y que, por ejemplo, en la jurisdicción civil, la alta congestión hace que los



Fotografía: Fotografía Camila Vasquez

► Lugar de trabajo en Bogotá, 2025.

procesos puedan tardar entre 3 a 5 años, dependiendo de la complejidad del caso.

La lentitud del sistema genera desconfianza en las instituciones judiciales, sin embargo, desde la experiencia de Ardila en el consultorio jurídico, sobre todo en procesos ante la Procuraduría General de la Nación, es evidente que la demora afecta la búsqueda en materia de verdad. Ardila comenta que cuando las decisiones tardan años, resulta difícil obtener pruebas fiables, pues los testigos no recuerdan con precisión hechos que ocurrieron hace cinco o diez años. Así, la justicia no solo llega tarde, sino que además se aleja de la realidad de lo ocurrido hace tanto tiempo. En consecuencia, la demora no solo afecta la credibilidad del mismo sistema judicial, sino la posibilidad de lograr decisiones justas en los casos.

Finalmente, Vásquez dice que la lentitud del sistema judicial genera desconfianza en las instituciones, ya que cuando los procesos se prolongan por años, los ciudadanos perciben ineficiencia, impunidad y falta de respuesta por parte del Estado. Esta demora, según Vásquez, afecta a las víctimas que esperan justicia y reparación, y a los acusados, que enfrentan largos periodos de incertidumbre. Factores como la congestión judicial, la falta de jueces, la escasa digitalización y los procedimientos

excesivamente formales han convertido el acceso a la justicia en un proceso lento y, para muchos, ineficaz.

Como consecuencia, algunas personas recurren a mecanismos informales para resolver los conflictos que los perjudican, debilitando el estado de derecho. Además, la ausencia repetida de decisiones en casos emblemáticos y la prescripción de delitos

genera una sensación de abandono institucional, lo que agudiza la desconfianza, la desatención e incluso, por no decirlo menos, la desobediencia civil.

HAZ parte del equipo DATEATE al minuto

El periódico Dateate al Minuto abre convocatoria para los estudiantes de todos los semestres que les guste la escritura y que quieran publicar sus crónicas, reportajes, perfiles, entrevistas y artículos periodísticos.

Las personas interesadas pueden enviar los textos al correo electrónico dateateweb@gmail.com para que sean publicados en las próximas ediciones del periódico.

Mayores informes en la Facultad de Ciencias de la Comunicación, área de periodismo. Docentes Sonia Torres y Simon Cancino

UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Educación de calidad al alcance de todos
vigilada por el Ministerio de Educación

TRANSMILENIO EN SOACHA: entre la ingeniería, el caos vial y la promesa de una movilidad digna

Por décadas, la Autopista Sur ha sido la cicatriz que divide a Soacha. Una vía que conecta, pero también fragmenta; que moviliza, pero que estrangula. Sobre ella han recaído los flujos de una ciudad que creció sin una estructura vial sólida, sin anillos de conexión y con intersecciones improvisadas que, aún hoy, dependen del silbato de un agente de tránsito para mantener el orden.

Yeilin Fabiana Villamizar Vera | Diplomado en Periodismo



Fotografía: Autoría Gobernación de Cundinamarca

► Plano diseño de las nuevas estaciones, puentes y portal

En este escenario, la ampliación de Transmilenio se convirtió en una obra de infraestructura, y en una deuda histórica con más de 400.000 ciudadanos que diariamente se desplazan hacia Bogotá. Hoy, esa deuda empieza a pagarse: el proyecto alcanza un 64,09% de avance, y aunque la construcción ha desatado un caos inevitable, las autoridades aseguran que el resultado transformará por completo la movilidad del municipio.

La ampliación de la troncal Norte Quito Sur (NQS) hacia el municipio no surgió de manera improvisada. Desde 2004 el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) inició los estudios geométricos que definieron la forma del corredor: alineamientos horizontales y verticales, conexiones con la red local, la futura estación 3M a desnivel y los prediseños para Terreros y San Mateo.

Los consultores revisaron cada plano disponible: trazado del tren, Plan Vial de Soacha, intersecciones existentes, estudios de INVÍAS, análisis de tránsito y el documento CONPES 3185. Esto permitió concluir algo evidente para quien transita la zona: la Autopista Sur es la única columna vertebral de acceso a Soacha, y la malla vial

local está tan fragmentada que obliga a recorrer largos trayectos para realizar giros simples o desplazarse entre norte y sur.

Las intersecciones —Calle 12, 5A, Terreros, San Mateo, Calle 22, Calle 18, Calle 13 y la vía Indumil en 3M— operan sin semáforos y concentran la mayor accidentalidad del municipio. Todas presentan giros a la izquierda en conflicto, flujos vehiculares pesados, visibilidad reducida y un protagonismo excesivo del transporte público colectivo.

El sector de 3M, hoy una de las zonas más intervenidas por la ampliación, concentraba flujos regionales hacia Mondoñedo y La Mesa, tráfico pesado de canteras y giros múltiples que, combinados con la topografía, generaban “puntos de conflicto de alta accidentalidad”. En resumen, el municipio estaba atrapado en una malla vehicular que obligaba a sus habitantes a depender de maniobras riesgosas y desgastantes. Cada día era una lucha contra la geografía del tráfico.

El plan vial que no fue y el proyecto que tuvo que esperar

2025: la obra más importante para la región capital avanza al 64,09%

El estudio también advertía que, aunque Soacha contaba con un Plan Vial incluido en su POT, el avance real era mínimo. Las vías primarias proyectadas no se habían ejecutado, y no existían zonas de reserva predial que facilitarían futuras ampliaciones. Ese retraso estructural terminó condicionando, por años, cualquier posibilidad de mejorar la movilidad. Por esa razón la troncal de Transmilenio no avanzó a la velocidad esperada. Las dificultades para adquirir predios, la falta de infraestructura previa y la dependencia total de la Autopista Sur retrasaron la ejecución de una obra que, aunque diseñada desde 2004, comenzó a tomar forma definitiva más de quince años después.

Dos décadas después de los estudios iniciales, la ampliación de Transmilenio a Soacha registra un 64,09 % de avance (corte a septiembre de 2025). Hoy, la obra es un eje estructural para conectar a Bogotá con la región y para descongestionar las dinámicas de transporte que históricamente

han afectado a los barrios San Mateo, Terreros, Quintanares, León XIII, Cazucá y el sector industrial cercano a 3M.

La fase en ejecución contempla nuevas estaciones troncales y puntos de integración que transformarán la movilidad del municipio: Estación Ducales, Estación Compartir, Estación 3M, Estación San Humberto, Estación Carrera 7 y Estación Calle 22, además del Portal El Vínculo, que funcionará como nodo principal de operación y patio-taller para las flotas articuladas.

La Secretaría de Movilidad de Soacha, entidad que ha hecho seguimiento técnico y operativo a la ampliación del sistema troncal, explica los principales retos y el impacto que tendrá la obra una vez entre en funcionamiento. "La ampliación de la troncal de Transmilenio hacia Soacha es una obra estratégica para la región. Aunque el avance supera el 64 %, hemos afrontado desafíos importantes relacionados con redes de servicios públicos, adquisición predial y la alta congestión del corredor durante las obras. Sin embargo, la puesta en funcionamiento de las estaciones Ducales, Compartir, 3M, San Humberto, Carrera 7, Calle 22 y el Portal El Vínculo permitirá redistribuir la demanda de pasajeros y reducir significativamente los tiempos de viaje hacia Bogotá. Esto beneficiará a habitantes de Soacha y a municipios como Sibaté, desde donde miles de personas deben tomar doble transporte para llegar hasta la Autopista Sur.

"El objetivo es que, cuando entre en operación completa, esta troncal transforme la movilidad cotidiana, mejore la seguridad de los usuarios y reduzca los costos de desplazamiento. Es un proyecto que realmente marca un antes y un después para toda la región"

señaló Andrés Lañas, secretario de Movilidad de Soacha.

A esto se suma la construcción del puente vehicular y peatonal de El Vínculo, así como una red de accesos y pasos elevados diseñados para mejorar la circulación peatonal y garantizar una conexión segura entre ambos costados de la Autopista Sur. Estas intervenciones, junto con los carriles exclusivos ya habilitados, configuran un corredor que redefine la movilidad regional y que promete disminuir significativamente los tiempos de traslado para miles de usuarios.

Uno de los hitos más importantes es la culminación del Patio Portal El Vínculo, considerado el más grande de todo el sistema Transmilenio. Este gigantesco espacio, destinado al mantenimiento, parqueo y operación de la flota, ya está al 100 %, un salto operativo clave para garantizar la sostenibilidad del corredor.

Uno de los ingenieros encargados de la obra explicó los desafíos estructurales y logísticos que ha enfrentado el proyecto en su fase más reciente:



Fotografía: Fotografía autoría Concreto

Autopista sur, sentido Soacha-Bogotá Diseño Patio Portal El Vínculo, autoría Concreto

"Esta ampliación de la troncal ha sido uno de los mayores retos de ingeniería en la región. Trabajar sobre la Autopista Sur, con un flujo vehicular tan alto, nos obliga a operar por ventanas nocturnas y a coordinar constantemente cierres parciales para no afectar a los usuarios. Uno de los puntos más complejos ha sido la construcción del puente de El Vínculo y la adecuación del espacio para el futuro Portal. También hemos enfrentado dificultades con redes de acueducto y energía que no estaban actualizadas en los planos y que obligaron a replantear algunas secciones del proyecto".

Aun así, el avance es significativo:

"Las estaciones Ducales, Compartir, 3M, San Humberto, Carrera 7 y Calle 22 están en etapas finales de obra civil, y eso nos permite proyectar que su integración transformará completamente la movilidad de Soacha y reducirá la presión sobre San Mateo, que hoy opera por encima de su capacidad" asegura Ingeniero Residente del Proyecto Transmilenio Tramo Soacha II.

En infraestructura vial, el proyecto completó:

- 3.203 metros de calzada exclusiva
- 2.961 metros de calzada mixta
- 2.451 metros de tubería del Colector Sur, vital para manejar aguas lluvias y evitar inundaciones en los sectores críticos del municipio.

Las estaciones, los puentes y la ingeniería que hoy le da forma al corredor

El avance no se limita a calzadas. Las estaciones y los grandes puentes peatonales y vehiculares ya están en fase avanzada.

Concebida como un espacio estratégico de integración, la Estación Intermedia 3M contará con nueve plataformas y ya alcanza un 23,10 % de avance. Será el punto de conexión entre buses troncales, alimentadores y rutas zonales que circularán hacia Indumil, el sur del municipio y la zona in-

dustrial.

El avance de la extensión de Transmilenio por la Autopista Sur está marcado por uno de los desafíos más determinantes en obras de gran escala: el traslado de redes de energía, telecomunicaciones, acueducto y alcantarillado. Este proceso, indispensable para continuar con la construcción de calzadas, estaciones y estructuras, registra actualmente un 29 % de ejecución, uno de los puntos que más condiciona el ritmo general del proyecto.

La obra está organizada en dos grandes frentes contractuales que avanzan a velocidades diferentes debido a sus características técnicas y a las condiciones urbanas del corredor. Por un lado, el Lote 1, a cargo del Consorcio Vial de Soacha, comprende la construcción de la Estación Intermedia 3M, varios puentes vehiculares, retornos operacionales y una parte significativa de las calzadas troncales. Este sector presenta un avance del 36,09 %, el tramo más complejo por la densidad urbana, la presencia de comercios y viviendas, y el alto flujo de vehículos que obliga a intervenciones altamente planificadas.

En contraste, el Lote 2, ejecutado por Concreto, es el frente más adelantado del proyecto, con un progreso del 97,29 %. Allí se desarrolla el Patio Portal El Vínculo, además de las calzadas exclusivas para los articulados y varias de las obras estructurales que conforman el corredor. Gracias a su nivel de avance, este frente se ha convertido en el soporte del progreso global de la ampliación, garantizando que el proyecto mantenga su ritmo pese a los retos del tramo más complejo.

¿Por qué esta obra es decisiva para Soacha?

La ampliación de Transmilenio hacia Soacha no es solo un proyecto de movilidad, sino un cambio estructural para una ciu-



Estación Intermedia 3M, Fotografía de autoría propia

Puente Estación Intermedia 3M,



Estación Intermedia 3M, Fotografía de autoría propia

del sector, luego caminar hasta la Autopista Sur y, finalmente, abordar Transmilenio.

"Uno vive prácticamente en una ciudad dentro de otra, pero sin conexión real con Bogotá. Para salir de Ciudad Verde hay que tomar varios transportes antes de llegar siquiera a la estación. Y si uno sale tarde, los buses internos no suben, entonces toca caminar o coger carritos piratas o transporte privado. La ampliación de Transmilenio sería una bendición para nosotros porque reduciría mínimo veinte o treinta minutos diarios. Ya es hora de que nos integren de verdad".

El caso de Juan Sebastián Gómez evidencia cómo la ampliación del sistema no es solo una obra de infraestructura, sino una necesidad social urgente. Su experiencia resume la realidad de miles de habitantes que dependen de Transmilenio para acceder a oportunidades laborales y educativas. La extensión del sistema hacia el sur mejoraría los tiempos de viaje, y transformaría la calidad de vida de una comunidad que históricamente ha quedado al margen de la movilidad regional.

Impacto regional y proyección hacia municipios vecinos

La ampliación de Transmilenio hacia el sur de Soacha transformaría su movilidad interna, y tendría un impacto directo sobre

dad que ha crecido aceleradamente sin la infraestructura adecuada. Según estimaciones oficiales, más de 300.000 usuarios diarios podrían beneficiarse del corredor una vez terminado.

Las mejoras esperadas incluyen:

- Disminución drástica de los tiempos de viaje, especialmente en horas pico.
- Reducción de riesgos viales, gracias a la eliminación de giros en conflicto y cruces peligrosos.
- Mayor conectividad entre barrios del norte y del sur, y de municipios históricamente divididos por la Autopista Sur.
- Impulso económico y comercial, en una zona donde el tránsito es determinante para la actividad laboral.
- Mayor capacidad de operación, al integrar alimentadores, troncales y un portal de escala metropolitana.

n Ciudad Verde, uno de los sectores más poblados de Soacha, los desplazamientos diarios implican recorridos largos, costosos y con múltiples transbordos.

uan Sebastián Gómez de 34 años, habitante del sector, es uno de esos usuarios que padecen la movilidad como un desafío permanente. Vive en Ciudad Verde desde hace siete años. Para llegar a su trabajo, debe tomar primero un colectivo interno



Fotografía de autoría propia Puentes peatonales

el transporte en Sibaté, municipio cuya población depende casi por completo del transporte intermunicipal para conectarse con la Autopista Sur y, posteriormente, con Bogotá.

Hoy, miles de habitantes de Sibaté y de sectores periféricos de Soacha deben asumir un trayecto doble primero, abordar un bus que los acerque hasta el límite con Soacha, luego desplazarse hasta una estación de Transmilenio para continuar su viaje. Este recorrido implica tiempos pro-

Con un 85,61 %, representan un avance significativo en seguridad vial: por años, la Autopista Sur ha sido un corredor de riesgo para peatones que cruzan entre barrios del norte y del sur del municipio.



Puente vehicular El Vínculo, Fotografía de autoría propia

longados, gastos diarios elevados y una exposición constante a riesgos de inseguridad, especialmente en horarios nocturnos o de alta congestión.

La falta de un corredor troncal que llegue directamente hasta Sibaté profundiza la sensación de rezago y desigualdad frente al acceso al transporte masivo. Por ello, la posible llegada de los articulados al municipio representa un avance para Soacha, y una oportunidad para mejorar la calidad de vida de miles de usuarios de la región, reducir sus gastos y optimizar sus desplazamientos.

María Fernanda Zambrano Farías, habitante de Sibaté, de 21 años afirma:

“He vivido mi vida en Sibaté. El transporte es un problema en el municipio. Aunque estamos relativamente cerca de la ciudad, que presta muchos servicios básicos, no contamos con un sistema de transporte adecuado. No sentí la magnitud de esta situación hasta que ingresé a la universidad hace dos años y tuve que desplazarme diariamente. Durante este tiempo he tenido que lidiar, cada vez más, con las dificultades del transporte intermunicipal entre Sibaté y Soacha”.

“A inicios de este año fui víctima de un robo dentro de un bus; perdí mis pertenencias. Es muy difícil soportar largas esperas para tomar transporte, y a esto se suma la preocupación constante por la seguridad, especialmente por las maniobras y carreras que hacen algunos conductores”.

afirma Zambrano. En cuanto a los costos, la situación tampoco es sencilla: como persona que se desplaza todos los días a Bogotá y que utiliza tanto el transporte de Sibaté como Transmilenio, sus gastos diarios pueden llegar a los \$15.000. Esto,

acumulado a lo largo del mes, representa una suma considerable.

afirma Zambrano. En cuanto a los costos, la situación tampoco es sencilla: como persona que se desplaza todos los días a Bogotá y que utiliza tanto el transporte de Sibaté como Transmilenio, sus gastos diarios pueden llegar a los \$15.000. Esto, acumulado a lo largo del mes, representa

una suma considerable.

Un corredor que redefine el rumbo de Soacha. Del papel a la realidad: Soacha se prepara para un nuevo capítulo urbano

Un estudio realizado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) de 2004 advertía la magnitud de la intervención que requería este corredor. Dos décadas después, esos planos comienzan a tomar forma en una obra que, pese a los retrasos históricos, las complejidades prediales y los desafíos administrativos, avanza con paso firme hacia su consolidación.

La ampliación de Transmilenio es la columna vertebral de un proyecto urbano que modernizará una de las zonas más densamente pobladas y dinámicas de Cundinamarca. Con un avance del 64,09 %, el corredor troncal dejó de ser una promesa lejana para convertirse en una realidad que se construye día a día entre maquinaria, desvíos viales y la expectativa de miles de habitantes. Cuando el sistema entre en operación plena, la movilidad entre Soacha, Bogotá y municipios aledaños —como Sibaté y Ciudad Verde— se

Con un 99 % de ejecución, es una de las estructuras que mayor impacto tendrá en la descongestión de los accesos hacia el nuevo portal y hacia la Autopista Sur.

transformará por completo. Los tiempos de traslado disminuirán, la seguridad mejorará y el acceso al sistema dejará de ser un privilegio para convertirse en un derecho urbano.

Más allá del concreto, los puentes y las estaciones, esta obra representa una posibilidad tangible de dignificar la movilidad cotidiana: que una madre llegue temprano a casa, que un estudiante ahorre en pasajes, que un trabajador no tema caminar de madrugada para encontrar transporte. En últimas, la ampliación de Transmilenio es la confirmación de que las infraestructuras no solo conectan ciudades, también conectan oportunidades. Y Soacha, después de años de espera, está a punto de escribir una historia distinta.

LA MANSIÓN QUE DESATÓ LA BATALLA POR LA PROTECCIÓN AMBIENTAL EN CHÍA

En la vereda Yerbabuena, municipio de Chía, Cundinamarca, se ha desatado una polémica que expone la tensión entre el desarrollo urbano y la protección ambiental.

Luz Andrea Beltrán Herrera. |9.º semestre



Escritura de compraventa del predio

La abogada, que representa el caso, explicó que la licencia se otorgó en primera instancia pese a las restricciones ambientales: “La Secretaría de Planeación municipal concedió una licencia que no debió haberse autorizado, porque se trata de un predio dentro de una zona que tiene función ecológica de protección. La comunidad interpuso los recursos y, finalmente, la resolución posterior revocó la licencia, negando la autorización para construir”.

Sin embargo, el proceso no quedó ahí. Aunque la licencia fue revocada, el predio cuenta con una licencia de cerramiento, acción que también afecta el ecosistema y que actualmente es objeto de investigación en la Fiscalía Primera de Zipaquirá. Según la abogada, “el fallo de revocatoria fue enviado por error a otro municipio”, lo que ha retrasado la actuación judicial.

El caso tampoco se limita al predio en cuestión. Varios ciudadanos demandaron el POT radicado en 2016 por supuestas irregularidades, entre ellas la poca consulta ciudadana y la limitada protección en zonas de alto valor ecológico. El 22 de octubre de 2025 el Juzgado Primero de Zipaquirá falló a favor del municipio, haciendo legal y vigente el Acuerdo 100 de 2016 que ajusta el plan de ordenamiento territorial.

Una problemática que supera un solo caso

Lo ocurrido en Yerbabuena no es un hecho aislado. La experta ambiental Daniela Torres, integrante del proyecto Green Brains

La historia comienza con la denuncia de la comunidad ante la construcción de una mansión en zona de protección, hecho que prendió las alarmas sobre la manera como se otorgan licencias urbanísticas en áreas de alto valor ecológico.

La edificación, según consta en documentos revisados, se proyectó en un lote ubicado en el terreno colindante a la agrupación Encenillos de Sindamanoy, propiedad horizontal situada en Yerbabuena. Este terreno perteneció inicialmente a la Constructora Pedro Gómez, que tenía previsto desarrollar 18 etapas del proyecto, aunque solo alcanzó a completar ocho antes de quebrar. Tras su liquidación, la empresa entregó los lotes a los bancos como parte de pago, y uno de ellos, que hoy es epicentro de la controversia, quedó en manos de Bancolombia S.A., que lo vendió en agosto de 2023 a la sociedad Inversiones El Antiguo Darién S.A.S., representada por Marcos Fidel Barón Domínguez, según consta en la escritura pública firmada en la Notaría Segunda de Chía.

A partir de esa transacción se solicitó la licencia de construcción para levantar la vivienda campestre de 1500 metros cuadrados, una mansión, en un terreno que, según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y las delimitaciones ambientales municipales, forma parte de una zona de protección. La comunidad, encabezada por la abogada Gloria Álvarez, denunció ante la Alcaldía y los entes de control el posible incumplimiento de las normas de uso del suelo.

Project enfocado en la educación ambiental del municipio, comentó sobre la vigencia del POT:

“Estamos preocupados porque van a instalarse varios planes parciales que van a aumentar 17.000% la urbanización en zonas donde no estaba permitido”.

Torres explicó:

“no se trata de una sola mansión, sino de varias construcciones de gran escala”, que se han levantado en distintas zonas de Chía, especialmente en sectores de alto valor hidráulico y de reserva. En sus palabras: “No es una casa, son varias mansiones; no son casitas pequeñas, se ve que hay plata de por medio. Además, la Alcaldía interpreta el POT como le conviene, y eso afecta zonas que deberían estar protegidas”.

De acuerdo con Torres, este fenómeno refleja un patrón que se repite en municipios cercanos a Bogotá: la expansión urbana impulsada por el capital privado, muchas veces sobre suelos rurales o de conservación, con impactos directos sobre la estructura ecológica principal

El presidente de la Junta de Acción Comunal de Yerbabuena, Alier Quintana, explicó que la comunidad se enteró tarde del inicio de la obra porque la construcción estaba ubicada en una zona de difícil acceso: "Esa parte es alta, y solo pueden ingresar los residentes del conjunto; ni siquiera desde la autopista se alcanzaba a ver lo que pasaba. Cuando los vecinos alertaron a los medios y nosotros empezamos a averiguar, encontramos que había una licencia de construcción".

Para Quintana, el caso refleja una preocupación ambiental y una fractura social en la vereda: "Aquí hay diferentes niveles socioeconómicos. No todos vamos hacia el mismo lado. Hay gente que tiene sus fincas, sus lotes, y no puede construir. Entonces si permiten una mansión allá, otros van a exigir el mismo derecho. Eso genera desigualdad y molestia en la comunidad".

El líder comunal también expresó su inquietud porque, pese a la revocatoria de la licencia, la comunidad teme que en cualquier momento el permiso pueda volver a otorgarse: "Ese tema ha sido reservado. Todo se maneja en privado. La Alcaldía no nos comunica nada, y creemos que esas decisiones terminan beneficiando intereses personales".

Este silencio institucional no impidió que el Concejo Municipal interviniera cuando la situación salió a la luz pública. Varios concejales respaldaron la denuncia presentada ante los medios de comunicación, entre ellos Andrés Vela, que explicó que el órgano actuó dentro de sus competencias:

"Somos 15 concejales, por tanto se requieren 8 votos para aprobar un control político que fue aprobado por la mayoría de los concejales y se realizó en el Concejo Municipal por más de 2 días, donde se pudieron develar los documentos que habíamos solicitado, los testimonios de las personas que viven allí; así mismo se recibieron las manifestaciones del abogado de la contraparte. Es decir, el control político a veces no es utilizado, pero fíjese que sí sirve. Es una corresponsabilidad que tenemos con los ciudadanos y los concejales" advierte Vela.

Una problemática que supera un solo caso

La ingeniera ambiental Laura González explicó que las zonas de protección cumplen una función esencial para la conservación de la biodiversidad:

"En estos espacios se albergan especies autóctonas de flora y fauna, y aves migratorias clave para el equilibrio ecológico. Permitir construcciones allí genera fragmentación de hábitats, contaminación del aire y del agua, y altera el ciclo hidrológico".

González advierte que los residuos de construcción y demolición, el polvo y la impermeabilización del suelo tienen efectos acumulativos sobre los ecosistemas locales:

"Cuando se encierran los terrenos con muros y se interrumpe el paso de especies, se produce ais-

lamiento biológico. Con el tiempo desaparecen especies nativas y aumentan las invasoras".

La ingeniera propone soluciones basadas en planificación urbana sostenible y educación ambiental comunitaria, con corredores ecológicos, pasos de fauna y participación ciudadana. A este panorama se suma la falta de espacios verdes accesibles. Según Daniela Torres:

"Paisajísticamente también se está viendo muy afectado el municipio. Chía ya no tiene espacios verdes, ni espacios verdes azules".

El caso de Yerbabuena evidencia la fragilidad institucional frente a los intereses inmobiliarios. Aunque la licencia fue revocada, el daño ambiental ya está hecho: un cerramiento sigue en el lugar afectando el paso de las especies, el terreno está alterado y la comunidad se halla fragmentada entre la defensa ambiental y la incertidumbre jurídica.

La escritura pública de 31 de agosto de 2023, la licencia permitida y la revocación de la misma, muestran un entramado burocrático en el que bancos, constructoras y entidades locales interactúan sin claridad sobre la responsabilidad real en la protección del suelo. La abogada Álvarez lo resume así:

"No es un asunto de una sola casa. Es un reflejo del modelo de desarrollo de Chía, donde el interés particular se impone sobre el interés ambiental. Si no hay control real, las zonas protegidas desaparecerán en los papeles, pero también en la realidad".

El concejal, la abogada y la experta, residentes de Chía, coinciden en que, como municipio dormitorio ha avanzado hacia un crecimiento desordenado en el que la población no es consciente del daño ambiental acumulado. Daniela Torres advierte: "En el Cerro de Lourdes es asombroso cómo en Chía todavía tenemos luciérnagas, que cada día se ven menos. Primero, como comunidad, no lo sabemos; y segundo, si lo sabemos, tampoco nos importa. Entonces hay que hacer un trabajo fuerte en cuanto a sensibilización ambiental".

El concejal Andrés Vela señala que esta problemática también revela fallas profundas en el ejercicio de control institucional:

"Sobre un ejercicio de control político, de control ciudadano, de control técnico, incluso jurídico, seguramente en las corporaciones, en los concejos municipales, no tanto en los distritales, este rigor a veces no existe por diferentes circunstancias de la vida, porque hay concejales que no tienen ninguna profesión, y concejales a los que tampoco les interesa".

Una disputa abierta

El caso sigue en curso. El expediente del cerramiento continúa en la Fiscalía de Zipaquirá, aunque errores en la radicación han dilatado las decisiones. Mientras tanto, los vecinos de Yerbabuena insisten en que se restituya la zona como área protegida y se sancione la construcción ilegal.

DATÉATE envió una solicitud a la CAR para conocer el estado del proceso y el seguimiento realizado; sin embargo, hasta la fecha de esta publicación no se ha recibido respuesta. Más allá del conflicto puntual, el dilema ambiental de Chía revela



Escritura de compraventa del predio

la urgencia de replantear las políticas de expansión urbana, exigir transparencia en la entrega de licencias y reconocer que la sostenibilidad no puede depender del poder adquisitivo.

Como concluye la ingeniera Laura González:

"Cuidar estas zonas no es un lujo, es una responsabilidad con las generaciones futuras. No se trata de detener el desarrollo, sino de hacerlo de manera consciente, respetando los límites del territorio".

Hasta ahora, la preocupación de los líderes ambientales se concentra en la forma como Chía aplicará el POT recién ratificado y en si existirán controles reales para impedir que nuevas licencias vulneren las zonas protegidas. Mientras la comunidad espera la decisión sobre la revocatoria del cerramiento en el predio donde se proyectaba la mansión, el caso es un recordatorio de que el futuro ambiental del municipio depende tanto de las normas escritas como de la voluntad de hacerlas cumplir.

Roscograma

