

La ciudad en breve

Abusaba de menores

La Policía capturó a un hombre, esposo de una modista del barrio La Azucena, que se hacía pasar como diseñador de ropa interior para abusar de menores de edad. Engañaba a sus víctimas prometiéndoles participación en un catálogo de ropa interior.

Humedales en riesgo

La Secretaría de Ambiente dio a conocer que los 15 humedales de Bogotá están en riesgo. Los más críticos son Tibanica, Juan Amarillo y Jaboque. Son cinco en alerta amarilla y uno, en naranja.



Multa por esquema de aseo

La Alcaldía pagó recientemente \$20.520 millones como sanción de la Superintendencia de Industria y Comercio, pues el esquema de aseo que aplicó la pasada administración limitaba la libre competencia. El pago fue ordenado en 2014.

Mañana, día sin carro

Este jueves se llevará a cabo el primer día sin carro de la Alcaldía de Enrique Peñalosa. Comenzará a las 5:00 a.m. y terminará a las 7:30 p.m. Además de la habilitación de la ciclovía, la novedad será el comienzo oficial del bicicarril de la carrera 11, entre calles 82 y 100.

Bogotá

Precio del pasaje en otras grandes ciudades

Cifras en pesos colombianos

	RÍO DE JANEIRO Brasil	SANTIAGO Chile	BOGOTÁ Colombia	LIMA Perú	MÉXICO D.F. México	TEGUCIGALPA Honduras	MONTEVIDEO Uruguay	BUENOS AIRES Argentina	QUITO Ecuador
Costo pasaje	\$ 3.912	\$ 3.616	\$ 2.000	\$ 2.432	\$ 1.085	\$ 1.644	\$ 1.775	\$ 1.676	\$ 822
Salario mínimo	\$ 775.732	\$ 1.207.973	\$ 689.454	\$ 874.342	\$ 394.440	\$ 1.176.910	\$ 1.456.470	\$ 1.524.149	\$ 1.163.598
Dos viajes diarios	\$ 7.823	\$ 7.231	\$ 4.000	\$ 4.865	\$ 2.169	\$ 3.287	\$ 3.550	\$ 3.353	\$ 1.644
Viajes al mes	\$ 234.692	\$ 216.942	\$ 120.000	\$ 145.943	\$ 65.083	\$ 98.610	\$ 106.499	\$ 100.582	\$ 49.305
Porcentaje del salario mínimo	30,25%	17,96%	17,41%	16,69%	16,5%	8,38%	7,31%	6,6%	4,24%



Nueva tarifa de Transmilenio entra en vigencia hoy

¿Pagar un pasaje o desayunar tres días?

Con el nuevo precio del sistema masivo de Bogotá, el actual auxilio de transporte sólo alcanza para 19 días. ¿El resto qué?



JAIME FLÓREZ SUÁREZ

jflórez@elespectador.com
@jflórez

Caso hipotético: un habitante de Bogotá que se gana el salario mínimo usa Transmilenio dos veces al día para ir de su casa al trabajo y de vuelta. Tiene \$77.700 del auxilio de transporte para cubrir este rubro. A ese trabajador sólo le alcanzaría el auxilio para movilizarse 19 días y al siguiente podría ir al trabajo en bus, pero tendría que regresar a pie.

En general, un empleado que gana el salario mínimo (\$689.454) trabaja 25 días al mes. Los pasajes restantes que no cubre el auxilio equivalen a \$22.280, que tendría que sacar de su bolsillo. Para ir a trabajar el resto del mes, tendría que restar esa suma del monto que destina al mercado, la educación o la diversión de su familia.

El auxilio de transporte fue decretado en 1959 con el fin de que un

empleado de ingresos bajos (menos de dos salarios mínimos) no tuviera que poner en riesgo su ingreso vital (el mínimo) para ir al trabajo. Ese objetivo está lejos de ser realidad con los nuevos precios del pasaje de Transmilenio, que desde hoy valdrá \$2.000, y del SITP, tasado en \$1.700.

El pasaje tendría que costar \$1.554, máximo, para que al trabajador le alcance el auxilio para ir y volver al trabajo todo el mes. Eso contando con que sólo usa el sistema masivo dos veces al día y no tiene que acudir a otros medios de transporte para llegar a una estación. Si tuviera que pagar cuatro pasajes diarios, el auxilio le alcanzaría apenas para nueve días.

En una tienda de un estrato medio, con los \$22.280 que a partir de hoy tendrá que sacar de su salario para cubrir ese déficit del auxilio de transporte, podría comprar tres bolsas de leche, \$6.000 de pan, 12 huevos y nueve pastillas de chocolate. Con ese mercado, una familia de cuatro personas desayuna tres días.

Iván Daniel Jaramillo, investiga-

dor del Observatorio Laboral de la Universidad del Rosario, sostiene que para cubrir desfases como ese del transporte, las familias reducen su presupuesto en lo que no consideran esencial, por ejemplo, la educación. Lo cual termina truncando a largo plazo sus posibilidades de movilidad social. Es decir, este tipo de desbalances entre tarifas de transporte y auxilio, que podrían parecer mínimos, con el paso de los años dificultarían que los ciudadanos de menos ingresos salieran de la pobreza.

Esta situación afecta el poder adquisitivo de un trabajador, que, de entrada, ya viene disminuido por cuenta de la inflación, que para las personas de ingresos bajos en Bogotá fue de 7,16%, superior al aumento del salario mínimo, que fue del 7%. Esto tiene consecuencias como la desaceleración de la economía.

Stefano Farné, director del Observatorio del Mercado de Trabajo y Seguridad Social de la Universidad Externado, se plantea este escenario: un habitante de Soacha se gana el mínimo trabajando en

construcción. Las construcciones en Bogotá están en el norte. Es probable que esa persona tenga que pagar más de dos pasajes diarios para ir y volver entre el norte y Soacha.

En ese contexto, no sería extraño que esta persona prefiera abandonar ese trabajo, con su salario mermado a punta de pasajes, o que busque otra ocupación cerca de su casa, tal vez en condiciones laborales distintas. Así, el aumento de la tarifa podría desembocar en desempleo o informalidad laboral.

Las otras capitales de Colombia no son ajenas al desfase. La tarifa de Metrolínea de Bucaramanga quedó fijada en \$2.100; la del Metro de Medellín entre \$1.880 y \$2.150, y las tarifas del Mío de Cali y el Megabús de Pereira quedaron en \$1.800. En ninguna de esas ciudades alcanza el auxilio de transporte para ir al trabajo.

Si se compara Bogotá con otras ciudades del mundo, el gasto en transporte para una persona que use 60 pasajes de Transmilenio mensuales es alto frente a su salario mínimo (representa el 17,41% del sueldo), cuando en Ciudad de Guatemala o Ciudad de Panamá, con sus propias tarifas de pasajes, apenas representa el 3,4% y 2,4% respectivamente.

» En 2015, con la tarifa de Transmilenio en \$1.800, el auxilio de transporte alcanzaba para 20 días. Ahora da para uno menos.

mente.

La capital colombiana estaría más próxima a ciudades como Lima o Río de Janeiro, donde en 2013, precisamente, el aumento de los precios de transporte público derivó en las protestas previas al Mundial de 2014, que se extendieron a varias ciudades de Brasil.

Ante este panorama, a las siete demandas radicadas que hay en el Consejo de Estado argumentando la inconstitucionalidad del aumento del salario mínimo, se sumará una reclamación de la Confederación de Trabajadores Colombianos (CTC) al presidente Juan Manuel Santos, que sería presentada esta semana, para pedirle que revalúe el incremento del auxilio de transporte, según le dijo Miguel Morantes, presidente de esa central sindical, a **El Espectador**.

El Distrito justificó el aumento en la necesidad de lograr la sostenibilidad de Transmilenio, que tiene un déficit de más de \$750.000 millones anuales en el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). De hecho, debido a la congelación de precios del pasaje que mantuvo la anterior administración (y que muchos trabajadores aplaudieron), el alcalde Enrique Peñalosa tuvo que decretar el alza de \$200 de un solo golpe.

Pero esas explicaciones no pesan en el bolsillo de los habitantes de Bogotá. Para Jaramillo, la solución a estos desbalances en la economía del trabajador es que las métricas que determinan los precios del pasaje estén sintonizadas con la definición del auxilio de transporte que devengan las personas de menores ingresos en la ciudad. ▀