



A propósito de la tragedia de Suba

EXIGENCIA DE CASTIGO O APLAZAMIENTO DE LA MODERNIDAD

¿Por qué el sistema educativo de las ciudades en Colombia está basado en el desplazamiento de miles de niños y jóvenes desde sus casas hasta las instituciones educativas? ¿Ocurre eso en otros países? De no ser así ¿qué los hace diferentes?



Ricardo Alfredo Rubio Cardona¹
e-mail: rubioricardoalfredo@latinmail.com

6

Al momento de escribir esta nota, la población bogotana apenas se repone de los acontecimientos luctuosos en los que perecieron 21 niños del colegio Agustiniانو Norte. Mucho se ha dicho de los aspectos asociados a la tragedia desde el punto de vista mecánico, administrativo e incluso médico. Gran parte de lo que se denomina *opinión pública* insiste en el castigo ejemplar y en la vigilancia permanente sobre el sistema de transporte; incluso, se habla de sanciones para las personas delegadas por la sociedad para vigilar estos comportamientos en la ciudad, sean estos los agentes de tránsito, la auditoría de obra e incluso la Administración Distrital.

A estas alturas bien vale la pena avanzar en la construcción de opinión pública en relación con tales eventos, en este caso, buscando esclarecer las dinámicas estructurales propiciatorias de esos acontecimientos que, guardadas las proporciones, se producen cotidianamente en cualquier ciudad de mediano tamaño de este país.

La primera pregunta surge para abordar esta situación es: ¿por qué el sistema educativo de las ciudades en Colombia se basa en el desplazamiento diario de miles de niños y jóvenes desde sus casas hasta las instituciones educativas?, ¿Ocurre eso en otros países?. De no ser así, ¿qué los hace diferentes?.

Gran parte de las respuestas pueden encontrarse en *La historia de la educación en América Latina*, referida de manera lúcida por Hernando Gómez B.² cuando afirma que esta actividad social nunca ha sido un proyecto colectivo, sino más bien una serie de iniciativas particulares claramente matizadas por la ausencia de un proyecto de nación y ciudadano, y agrego, capaz de conferirle identidad al país y agenciar los mínimos derechos de igualdad, justicia y solidaridad que deviene de la universalización de la educación como proyecto de la modernidad.

Según este autor, la educación pasó por cuatro momentos: el *colonial* que profesaba lealtad a la metrópoli, el adoctrinamiento católico y la segregación colonialistas-colonizados; el momento *republicano* cuando la escuela es constructora de identidad, unidad nacional y formadora de nuevos ciudadanos en condiciones de igualdad; el momento *del Estado benefactor*, que vincula la educación a los procesos de urbanización e industrialización como un importante valor y estrategia de movilidad social; y el momento *neoliberal*, que busca su eficiencia, desregularización, descentralización y participación.

Países como Argentina, Costa Rica o Chile asumieron con claridad en ese momento la universalización de la educación, a manera de estrategia para la configuración de nación; en

contraste, países mestizos o con prevalencia de población indígena, como Colombia o Bolivia, asumieron un sistema educativo mixto, donde pueden coexistir visiones coloniales con visiones republicanas, del Estado benefactor o neoliberal simultáneamente.

De allí que subsisten sistemas de segregación e identificación con la metrópoli, representados en colegios cuyo idioma y cultura oficial son el inglés, francés, alemán, hebreo o italiano, a los cuales no sólo asisten los connacionales de esos países, sino además numerosos hijos de personas identificadas con sus patrones de *desarrollo* o que perciben estos escenarios como claras oportunidades de movilidad social; lo que no se explicita en estas identificaciones es el tipo de comportamientos que se tendrá que asumir frente a la nación, una vez garantizado el ascenso en la pirámide social, lo cual se puede demostrar estadísticamente.

Simultáneo a estos dispositivos de segregación social y de adscripción a un determinado proyecto civilizador, se produce en los últimos años un deterioro significativo de las instituciones educativas públicas, representado físicamente en lo desvencijado de sus instalaciones, el hacinamiento, la carencia de escuelas en determinadas localidades y la escasa oferta de escenarios deportivos, artísticos o de cultura universal incluida la nuestra; pero además la reducción paulatina de la jornada educativa³.

Distantes del entorno familiar, del barrio, de los amigos...

Las circunstancias mencionadas en los párrafos anteriores conducen a una marcada movilidad escolar por toda la ciudad. Miles de niños están en los paraderos aún sin aparecer el sol y mal dormidos, esperando un bus que les consumirá cerca de dos horas diarias de felicidad, para llegar a escenarios relativamente distantes de su vida habitual de familia, de su barrio, de sus amigos e, incluso, de su localidad; otros menores deberán tomar el transporte urbano colectivo sometidos a los más variados peligros para llegar a otras localidades donde existen cupos, en general, miles de niños sometidos a todos los riesgos que conlleva la movilidad urbana⁴.

La ciudad a su vez parece colapsarse cada vez que se inicia el período escolar. Los más de 22.000 vehículos⁵ para transporte escolar y los miles de buses que deben de transportar escolares congestionan las calles, incrementan la contaminación y, con ello, las enfermedades respiratorias en la infancia capitalina, reducen la productividad, generan estrés e inducen a graves problemas ambientales⁶ y, finalmente, aumentan la dependencia de bienes extranjeros, con lo cual se agudiza el déficit comercial, etcétera.

Pero las cosas en lo referente a la oferta y la demanda en torno a la educación no llegan hasta aquí. Al incrementarse la movilidad de escolares se requerirán más vehículos, al subir su número se harán necesarias más vías y los recursos necesarios para su construcción harán totalmente imposible crear nuevas instituciones educativas, amén de la resistencia de los transportadores que harán de esta práctica un derecho.

Si nos acercamos a la dinámica pedagógica desde esta óptica, las cosas no necesariamente son mejores. Los proyectos educativos institucionales (PEI) tienen como fundamento la existencia de una comunidad académica, cuyo referente contextual es la localidad; pero ¿A qué localidad nos referimos? ¿La de los muchachos que vienen de Suba a estudiar al Ricaurte? ¿La de los padres que trabajan en Usaquén, viven en Suba y asisten a las reuniones en el Ricaurte o Teusaquillo? ¿La de los docentes que viven en Chapinero o Suba y trabajan en el Ricaurte?

La movilidad va trizando los referentes de descentralización que se proyectan desde la Administración o desde la institución educativa, la *ajenidad* va haciendo carrera por todos los pasillos de la ciudad y de la institución, diluyendo un proyecto de ciudad, localidad y ciudadanos necesaria al PEI como referente de formación, si entendemos la educación con Gómez Buendía en el mismo texto citado, como *“todas aquellas prácticas que inducen el aprendizaje”*.

Castigo y expiación

Conviene revisar el tipo de valores y de justicia que se intentan inducir desde la llamada *opinión pública*, caracterizados por un preocupante enfoque hacia el castigo y la expiación de quienes son *culpables* de un hecho tan doloroso como el ocurrido en Suba, en contraste con una propuesta de justicia basada en la igualdad y la equidad. Autores como Jean Piaget, citado por Rubio Ricardo⁷, consideran que ésta noción de justicia basada en la expiación *“corresponde a*

Miles de niños están en los paraderos aún sin aparecer el sol y mal dormidos, esperando un bus que les consumirá cerca de dos horas diarias de felicidad, para llegar a escenarios relativamente distantes de su vida habitual de familia, de su barrio, de sus amigos e, incluso, de su localidad.

los primeros años de vida del niño, donde hay una indiferenciación de las nociones de justo e injusto con las nociones del deber y la desobediencia: es justo lo que se conforma con las consignas impuestas por la autoridad adulta”, quien a su vez decidirá de manera discrecional el castigo según sean los saldos políticos o personales a los que se quiera acceder.

No se quiere señalar aquí que frente a estas tragedias debe campear la impunidad, sino más bien la justicia con todos sus dispositivos, entre los cuales desde luego está la sanción a cualquier irresponsabilidad o trasgresión cometida, sin que la necesidad de expiar genere elementos expiatorios de efecto eminentemente electoral; pero también es necesario a futuro ejercer la previsión frente a los inevitables accidentes que acompañan la movilización de cientos de miles de menores de un lado a otro de la ciudad.



Los efectos de opinión disimulan⁸ el carácter estructural del problema en términos de movilidad, trizamiento y segregación, pero además buscan crear opinión pública con un bajo número de insumos desde los cuales se pudiera avanzar de mejor manera frente a los retos del sistema educativo; no obstante y para cumplir la recomendación de Brecht, en el sentido de que “la mejor crítica a un río es construirle un puente”, me permito finalmente presentar algunas propuestas frente al asunto:

- Los estudiantes deben *localizarse*. Un niño no debería estudiar a más de 10 ó 15 cuadras de su hogar y de sus amigos; no tiene sentido repetir hasta el cansancio que somos tolerantes, respetuosos, diversos, pluriétnicos, etcétera, si los dispositivos de segregación implementados desde la colonia siguen operando en todo su esplendor.
- En *colegios multiestrato en su composición y estrato 6 en sus servicios*, que digan en su estructura, en su operación y en su composición que esta ciudad tiene un proyecto coherente y consecuente de formación de ciudadanos.
- En cada localidad podrían funcionar dos unidades *artísticas, deportivas y de cultura universal con idiomas* que operen como centros de referencia para la formación integral de todos los estudiantes de la localidad. Esto incrementaría las posibilidades de integración social y las horas diarias de formación, ya que en Colombia son menos de la mitad de

las destinadas en otros países; pero, además, sería la mejor manera de prevenir la drogadicción, el embarazo temprano y la potenciación de personas hacia lo *torcido*.

- Una experiencia intensa en una o dos localidades de Bogotá, ojalá multiestrato como Chapinero, Usaquén, Kennedy o Suba, podrían ser un excelente punto de partida, contando en que este discurso podría calar en países donde la educación funciona de esta manera.
- Las unidades de referencia suplirían la casi imposible tarea de dotar a cada colegio con la infraestructura básica, sin que ello signifique que no se deba mejorar la infraestructura existente.
- Importaría además calcular en su momento los resultados en términos de movilidad y productividad urbana, lo que significaría sacar de circulación decenas de miles de vehículos; calcular en horas, que serían años, la mejora en la calidad de vida de los hogares bogotanos; la disminución de la contaminación y, por consiguiente, de los costos en el servicio de salud; la multiplicación de opciones humanas para los niños y jóvenes y, lo más importante: la disminución de los costos humanos que significan la confrontación política y militar, exacerbada por la segregación y el autodesprecio derivado de los dispositivos de segregación puestos en juego desde el aparato educativo.

Finalmente, es una intervención estructural con todo lo que ello implica en términos de prioridad y esfuerzo, pensando que así mismo los efectos, apenas señalados, serían absolutamente significativos.

¹ Psicólogo, magister en Planeación y Administración del Desarrollo Regional.

² Buendía, Hernando (1998) *Educación, la agenda del siglo XXI*. Tercer Mundo Editores, Bogotá.

³ En Canadá son 12.2 horas / día, 900 horas / año, mientras en América Latina son menos de 5 horas / día, 600 horas al año, ello sin mencionar una marcada distinción entre la formación para el trabajo y la formación para la escala universitaria.

⁴ Esto sin olvidar que esta práctica le representa al Distrito una suma superior a los ciento veinte mil millones de pesos y que cada año que se aplaza la construcción de instituciones educativas locales por falta de presupuesto.

⁵ Diario *El Espectador*. “Los enredos de las rutas escolares”. 23 al 29 de mayo de 2004.

⁶ De acuerdo con cifras proporcionadas por el DAMA, cada vehículo produce más de 750 kg/año de desechos contaminantes.

⁷ RUBIO, Ricardo (1998) *Textos epistemológicos*. UNISUR, Bogotá. p 93.

⁸ Omiten además que el IDU tiene en su *Manual de respeto al ciudadano* uno de los sistemas más modernos en América Latina para el manejo ambiental, laboral, de seguridad y de contingencias para obras civiles en espacios públicos, que incluso forma parte de las cláusulas de obligatorio cumplimiento por parte de los contratistas; otra cosa es que dichas orientaciones se escinden del sistema social y educativo, dejando de ser un acuerdo colectivo, para tramitarse como una formalidad ajena a los ciudadanos.

RUTA & GUIA

SALIDAS PEDAGÓGICAS Y RECREATIVAS

PONEMOS A SU DISPOSICIÓN MAS DE 20 RUTAS DIFERENTES RECREATIVAS, CULTURALES ECOLÓGICAS E INTERDISCIPLINARIAS VISITAS A GRANJAS, ZOOLOGICOS, RESGUARDOS, CENTROS RECREATIVOS, PARQUES, MUSEOS, CAMPAMENTOS, CAMINATAS Y MUCHO MAS

INCLUIAMOS TRANSPORTE - REFRIGERIO - GUIAS - ENTRADAS Y ALMUERZO PROFESORES CONSULTA TARIFA PREFERENCIAL NUESTROS PLANES PARA COLEGIOS DISTRITALES RESERVAS E INFORMES 608 1222