

CARTA DEL DIRECTOR

Inmovilidad capital

Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co
Twitter: @ravilapinto



No hay semana en la que no aparezcan en los medios de comunicación noticias sobre el pobre estado de la movilidad en Bogotá. La oleada de reportes negativos da una muestra de la crítica situación que atraviesa un sector clave para la calidad de vida de sus habitantes. Bloqueos de usuarios y denuncias de agresión sexual en Transmilenio, escándalos sobre obras inconclusas, operaciones 'tortuga' de motociclistas y taxistas, además de informes de entidades de control, reflejan una emergencia que es permanente.

Mientras ello ocurre, la administración Petro lu-

ce indiferente a los clamores ciudadanos. Como en tantos otros asuntos, el gobierno distrital ha entrado en un estado de semiparálisis, mientras espera los dictámenes legales sobre la permanencia o no del burgomaestre en su cargo.

Pero el problema realmente viene de atrás, tanto en políticas como en obras. Según la Cámara Colombiana de la Infraestructura, apenas el 5 por ciento del presupuesto del IDU se giró el año pasado.

La lista de pendientes en lo que hace a la movilidad capitalina es tan larga como la de promesas que contiene el Plan de Desarrollo vigente. La Alcaldía anunció el año pasado un paquete ambicioso de iniciativas que incluía desde

la construcción de dos nuevas troncales de TransMilenio hasta la puesta en marcha de un par de cables aéreos en el sur de la ciudad. También se comprometió a implementar el 70 por ciento del Sistema Integrado de Transporte (SITP) para mayo. Además, el discurso oficial está lleno de referencias al peatón, la bicicleta, la reducción de la contaminación y un mayor uso del transporte público.

Sin embargo, el camino que une esos proyectos con la realidad de su ejecución no se ve claro. Todo lo contrario. La Secretaría de Movilidad ha perdido la iniciativa técnica y política, y cada crisis la toma por sorpresa, sin respuestas a la mano.

La brecha existente entre las promesas y el músculo para hacerlas avanzar luce hoy más grande que nunca. Como resultado, las autoridades locales se están quedando cortas tanto en

“**Los problemas de tráfico vehicular en Bogotá afectan la calidad de vida de la gente, además de la competitividad de la metrópoli.**”

“**Existe una falsa dicotomía entre políticas sociales y obras físicas, que le ha salido muy cara al Distrito.**”

las salidas coyunturales —la restricción vehicular— como en la planeación estratégica, las troncales y el SITP.

Por todo lo anterior, es necesario que el tema vuelva a tener la prioridad que merece, independiente-

mente de quien esté en el Palacio Liévano. Los ciudadanos pagan hoy la ineficiencia acumulada, la descarada corrupción y la pérdida de capacidad técnica de una década de malos gobiernos. Engolosinados con una falsa dicotomía entre las políticas sociales y las obras físicas, los últimos cuatro alcaldes despreciaron las necesidades de infraestructura de la metrópoli. El rezago de Bogotá es un inequívoco ejemplo del desdén de ciertos gobernantes a la hora de planear, diseñar y ejecutar un buen paquete de inversiones en movilidad.

Una flota vehicular que se ha duplicado en 10 años, 400.000 motocicletas rodando por las calles y una mayor demanda de viajes se enfrentan a la falta de nuevos kilómetros de vías, un SITP a medias y el servicio de Transmilenio al borde del colapso. A esto se añaden mototaxis

y bicitaxis sin regulaciones, un deterioro en la seguridad vial, la ausencia de cultura ciudadana, falta de gestión inteligente de tráfico y poca señalización, entre otros problemas. Con razón se insiste en que la capital se encuentra a punto de quedar paralizada.

Invertir en movilidad no es invertir solo en la calidad de vida de la gente, sino también en la competitividad urbana. Una ciudad en 'trancón' permanentemente no genera la riqueza ni los bienes y servicios para los que tiene potencial. Y tras una década de administraciones sordas a esas lógicas económicas, los atascos están empezando a pasarles la cuenta a todos y cada uno de los bogotanos. Así las cosas, hay que aceptar que no se puede tapar el sol con las manos y enfrentar los problemas cuanto antes. Quien quiera que sea el Alcalde.

¿A las malas o a las buenas?

Mauricio Reina*



Empecemos por lo fundamental: a Venezuela le conviene que el régimen bolivariano salga del poder. Los quince años transcurridos bajo los gobiernos de Hugo Chávez y Nicolás Maduro han representado crecientes restricciones de los derechos políticos y las libertades democráticas, y la transformación de uno de los países más ricos de América Latina en una economía en crisis, con un aparato productivo arrasado y ahoga-

do en la escasez.

Alguno dirá que ese ha sido el deseo de la mayoría de los venezolanos, que así lo han manifestado en las urnas. Lo malo es que la insostenibilidad económica del modelo es evidente. El arrasamiento de la capacidad productiva y el exceso de gasto del Gobierno se han traducido en una presión inflacionaria inmanejable y un colosal desequilibrio cambiario. La inflación ya supera el 50 por ciento, las reservas internacionales cayeron 30 por ciento el año pasado y la tasa de cambio paralela es siete veces mayor que la oficial.

La imposibilidad de mantener este modelo sig-

“**Justamente, porque la situación de Venezuela es tan delicada, el camino a seguir debe ser el de la búsqueda de una transición institucional.**”

nifica que las perspectivas ni siquiera son buenas para los beneficiarios de la revolución bolivariana. Los programas sociales que favorecen a segmentos pobres de la población

y las cuantiosas rentas de las que se alimentan la boburguesía tienen los días contados.

Así como es obvio que el régimen bolivariano debe salir del poder, no está claro cómo se debe dar el cambio. En las últimas semanas ha cobrado fuerza un planteamiento según el cual la única opción es una salida abrupta de Maduro de la Presidencia, inducida por la presión social. Según esta visión, la reducción de los actos violentos que se ha registrado en los últimos días sería un retroceso en el proceso de debilitamiento del régimen.

Pero, justamente porque la situación de Venezuela es tan delicada, el camino

a seguir debe ser el de la búsqueda de una transición institucional. La razón está en la misma situación actual de Venezuela, caracterizada por la polarización y la fragmentación. Mientras hace un año la oposición jalaba para el mismo lado, hoy está dividida. Entre tanto, Maduro es un presidente débil que no ejerce pleno poder sobre el Partido Socialista Unido de Venezuela, los mandos militares ni las facciones armadas de la población que dicen luchar por la revolución. Agreguen ustedes el descontento de una ciudadanía acorralada por la escasez y la inflación, y la conclusión es una sola: la estabilidad de

Venezuela es cada vez más precaria.

En esas condiciones de inestabilidad, un cambio abrupto significaría el hundimiento en el caos, una situación que a lo largo de la historia de la humanidad ha favorecido a los que tienen las armas y no a quienes tienen la razón. Nada garantiza que el camino institucional termine siendo exitoso para una oposición inconsistente y dividida, pero es mucho más razonable que tener que volver a armar un país a partir de las cenizas.

*Investigador Asociado de Fedesarrollo