

El bucle de la séptima

escrito por Miguel Silva

El conflicto alrededor de la carrera séptima en Bogotá es tal vez uno de los ejemplos más ilustrativos de la incapacidad política de su dirigencia para construir grandes acuerdos y también de un modelo de gobierno que se agotó, en el que la alcaldía formula un proyecto y lo impone sobre la sociedad creyendo que la argumentación técnica es suficiente para dotarlo de legitimidad. Pasa como con las elecciones; los alcaldes, por lo general, creen que es suficiente con ganar en las urnas, así sea con una minoría suficiente, para imponer su programa de gobierno y se dedican cuatro años a pelear contra una ciudadanía que no votó por ellos mayoritaria.

A los alcaldes de Bogotá les ha faltado humildad y, más que eso, una buena dosis de realismo político. La legitimidad que emana de las urnas es siempre limitada. Para ampliarla se requiere construir grandes acuerdos con sectores más amplios de la sociedad, incorporando agendas que tal vez no los acompañaron en campaña, pero que resultan fundamentales para gobernar. Esta es una virtud envidiable de los regímenes parlamentarios en los que para formar gobierno se requieren grandes acuerdos.

Si bien, este modelo de gobierno, que ha primado en Bogotá durante las últimas tres décadas, ha permitido construir una que otra obra de infraestructura, hoy por hoy deja ver su agotamiento en la medida en que pasa el tiempo y los grandes proyectos se enredan con mayor facilidad. Los alcaldes ganan las elecciones y durante su primer semestre de gobierno se dedican a formular el plan de desarrollo y durante el segundo, si se apuran, logran abrir el proceso para los estudios y diseños de una obra. Luego, con los acostumbrados retrasos colombianos, pueden pasar hasta dos años largos para licitar la obra y al final, durante el último año de gobierno, logran adjudicarla.

Esto si corren con suerte. Si no, el proyecto queda en manos del siguiente alcalde, que por lo general aprovecha la torpeza política de su predecesor para hacerse elegir y con ello un supuesto compromiso

programático de no continuar los proyectos. Esta es la lamentable historia de la carrera séptima. Los primeros estudios y diseños para su intervención fueron contratados en la segunda alcaldía de Mockus, por allá en el 2004; luego vino Lucho Garzón quién, aunque de una manera irresponsable repitió hasta el cansancio que prefería tapar los huecos del estómago que los de las calles (como si una cosa se resolviera con la otra), volvió a contratar nuevos estudios y diseños.

Luego, Samuel Moreno en 2010, después Peñalosa en 2016 y por último Claudia López en 2021. En total, desde 2004, a precios de hoy, se han invertido unos \$60 mil millones en estudios y diseños para la carrera séptima y no se ha hecho nada. Cada alcalde llega y pretende comenzar de ceros para dejar su propia huella sobre la séptima. Durante la última campaña, Claudia López satanizó el proyecto propuesto por Peñalosa y lo agarró como caballito de batalla llegando a decir en vivo y en directo que el Regiotram del norte, que hoy ni siquiera cuenta con diseños, reemplazaría a la troncal de la séptima. Al final resultó proponiendo un proyecto muy similar al de Peñalosa al que le cambió los colores y el nombre para disimular el engaño a sus electores. Lo llamó "Corredor Verde" pero no es otra cosa que una troncal de Transmilenio tímida y vergonzante.

¿Por qué tanto alboroto? ¿Por qué no hubo el mismo desfile de políticos contra las troncales de la Av. 68 o de la Av. Ciudad de Cali que también hacen parte de las obras complementarias del proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá? Definitivamente tiene que ver con que la carrera séptima atraviesa uno de los clústeres de mayor concentración de riqueza en el país. Gente defensora de estos intereses, como Rodrigo Lara, es la que interpone demandas contra cualquier proyecto sobre la séptima. Parece que lo único que les sirviera es no hacer nada para no tener que padecer unos cuantos años de obra en la proximidad de sus predios.

También están quienes odian el sistema de troncales de Transmilenio. Incluso, hay quienes han llegado a plantear la necesidad del desmonte progresivo del sistema, lo que implica, palabras más palabras menos, destruir los 114 kilómetros de infraestructura construidos durante los últimos 30 años y, por supuesto, no hacer nada sobre la séptima.

Algunos señalan que lo único que se necesita es hacer respetar el carril preferencial de buses, mientras que otros, un poco más avezados no renuncian al sueño de construir un tranvía, mucho más caro y de menor capacidad que las soluciones propuestas por Peñalosa y por López.

En fin. Esta saga interminable de capítulos alrededor de la carrera séptima implica un desafío político de primer orden. ¿Es posible cuadrar a los micos para la foto? ¿Es posible hacer algo sobre la séptima que nos convoque y no que nos divida? Bogotá debe explorar un modelo alternativo de gobierno urbano, centrado en la participación ciudadana. Ninguno de los alcaldes ha realizado un verdadero ejercicio de diálogo ciudadano. Claudia López hizo un supuesto ejercicio participativo que resultó ser un fraude y Peñalosa ni se preocupó por fingir.

Ahora que el proyecto está a punto de ser licitado, lo que queda de gobierno y el siguiente, deberían escuchar genuinamente a la ciudadanía, no tanto a sus vanidosos intermediarios, sino a la gente directamente para que evalúe el proyecto e identifique los elementos conflictivos del que deberían ser corregidos y mitigados durante el próximo gobierno. Deberíamos aprovechar el escenario conflictivo de la carrera séptima para poner en marcha un nuevo modelo de gobierno en Bogotá, en el que se reconozcan los límites de la tecnocracia y las virtudes de la participación ciudadana.

Al mismo tiempo deberíamos pensar una nueva institucionalidad para el desarrollo de obras de infraestructura urbana. Son tan complejas y tan difíciles que resulta muy costoso para la ciudadanía dejarlas al vaivén de los acontecimientos electorales. Deberíamos contar con instancias rigurosas y relativamente objetivas como la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) o la Reguladora de Telecomunicaciones (CRT), que no estén atadas a los tiempos políticos y que tengan grados de autonomía y credibilidad que les permitan evaluar proyectos de infraestructura, diseñar y construir junto con los alcaldes y el gobierno nacional, pero sin depender de ellos.

Otros escritos de este autor: <https://noapto.co/miguel-silva/>