

Marco Negrón

PusCaracas

En algún momento Freddy Bernal tuvo una idea luminosa y se le ocurrió que su municipio podía dar alguna señal de modernidad en el tremedal de primitivismo, corrupción e ineficiencia que ha resultado ser el llamado Socialismo del Siglo XXI: buscó un equipo de especialistas reconocidos para que le proyectaran un sistema BTR, una de las más exitosas soluciones de transporte público de los últimos años, y se seleccionó una ruta de poco más de seis kilómetros entre el Terminal de La Bandera y el Mercado de Las Flores en San José, a lo largo de las avenidas Nueva Granada y Fuerzas Armadas. Aunque el sectarismo político forzó un diseño que ignora que la ciudad es algo más que el municipio Libertador, la señal era positiva: por fin el sistema de transporte superficial de la ciudad, del cual depende la mayoría de la población de menores ingresos, parecía en disposición de abandonar la vergonzosa informalidad que todavía lo domina en nuestra ciudad para ofrecer una alternativa acorde, precisamente, con los avances del siglo XXI.

Poco duró la dicha: sustituido Bernal en la alcaldía por su camarada Jorge Rodríguez, este, sin mayores explicaciones, arremetió contra el proyecto: de entrada se realizaron modificaciones en su trazado y en el diseño de las paradas, pero no terminaron ahí las cosas. Incomprensiblemente la alcaldía se desprendió de la obra, que pasó al Ejecutivo Nacional (MOPVI y después FONTUR) generando el imaginable desorden administrativo. Prevista para inaugurarse en agosto de 2009, han pasado los años y la obra lo que ha hecho es amargarle la vida a la gente. La última noticia es que los autobuses articulados originalmente propuestos, característicos de los sistemas BTR, serán sustituidos por otros del tipo Metrobús, de menor capacidad y que no cumplen con ninguna de los requerimientos de aquellos. Hoy el costo de la obra se estima en 19 millones de dólares por kilómetro, casi el doble del TransMilenio bogotano que se permitió “lujos” como el doble carril, que posibilita la operación de buses expresos, y una impresionante recuperación de espacio público: parques, plazas, paseos peatonales y ciclovías, mientras el nuestro se devora las ya mezquinas aceras.

Hace apenas unos días la ciudad de Buenos Aires inauguró su primer sistema BTR, que por la Avenida Juan B. Justo (el fundador del socialismo argentino) atraviesa la capital del Plata, conectando dos terminales de transporte de cercanías. Su desarrollo es de 12,5 kilómetros, el doble del BusCaracas, y fue construido en siete meses. El nuestro va por los tres años: contrariamente a lo que se ofreció, se ha convertido en un auténtico absceso purulento en el centro de la ciudad, que infecta y enferma al resto del organismo urbano: en PusCaracas, para decirlo sin eufemismos.

marco.negron@gmail.com