Imprimir

Observar a Peñalosa en estos tiempos de revocatoria me hace evocar las ideas y sentimientos que plasmó Milan Kundera en *La insoportable levedad del ser*. Para empezar Kundera retoma la idea de Nietzsche del eterno retorno en el que "*alguna vez haya de repetirse todo tal como lo hemos vivido ya, y que incluso esa repetición haya de repetirse hasta el infinito*" y se pregunta sobre "*¿qué quiere decir ese mito demencial?*"[1]. Imagino a Peñalosa (que dura por siglos gracias a las técnicas genéticas y cultivos especiales de células madre) en un eterno retorno prometiendo cada vez construir la primera línea del metro y luego continuar con su solución de buses articulados y pavimentando todo espacio verde. Como Kundera también me pregunto si algo cambia si el hecho observado "*se repite incontables veces en un eterno retorno*" Y como Kundera tengo que aceptar que por desgracia Bogotá sí cambiaría, pues su solución de buses "se *convierte en un bloque que sobresale y perdura, y su estupidez será irreparable"*. En este punto donde Kundera parece atraparme en ese halo sombrío, vuelvo al momento actual y es cuando caigo en cuenta que estamos en tiempos de revocatoria, y que ésta tiene vocación de impedir que nos disolvamos en esa estupidez irreparable.

Y es que los avances en el proceso han sido notables: uno de los grupos activos, que se denomina "Unidos revocamos a Peñalosa", al momento de redactar este artículo -faltando aún más de dos meses para concluir el plazo de recolección- anunció que ha recolectado casi 2,5 veces las necesarias para conminar a la Registraduría a certificar el cumplimiento de los requisitos y a que se fije la fecha para la votación. Las metas alcanzadas sólo se pueden explicar por la forma en que está integrado el grupo promotor de la revocatoria, unas 63 organizaciones entre las que figuran partidos políticos, sindicatos de trabajadores y de profesores, y otros con intereses diversos.

Entrevisté a Carlos Carrillo, uno de sus dirigentes, y le pregunté cómo habían logrado la concertación de tanto grupo en el propósito juntar el apoyo de tantos ciudadanos, algo muy inusual dada la tradicional tendencia de los activistas sociales a mantener sus organizaciones separadas, tratando de ganarse un lugar propio en la historia. La respuesta fue indubitable y contundente: "*todo lo ha logrado Peñalosa*".

Peñalosa como promotor de la oposición a Peñalosa

Y se puede observar que eso es verdad. Peñalosa ha logrado todo eso y más. La inconformidad con lo que dice y se propone hacer es generalizada, pues no basta con la oposición de sectores organizados caracterizados como de izquierda para lograr esos niveles de inconformidad. Una inconformidad superior al 75% sólo se puede explicar si su actuación es rechazada en todos los sectores sociales. En los estratos altos debe existir una gran inconformidad por temas ambientales como la destrucción de la Reserva van der Hammen, el proyecto de buses articulados por la séptima y el abandono de la construcción del metro subterráneo para construir uno elevado, con todas sus implicaciones deletéreas. Con un agravante: la sustentación de cada uno de sus proyectos es superficial y contradictoria.

Y es que la levedad de Peñalosa es desesperante. No hay tema en el que argumente con al menos una mediana sustentación académica, que esté soportada en los avances de la ciencia o en las mejores prácticas tendientes a garantizar el derecho a la ciudad. Ya hace parte central de la antología de argumentos de Peñalosa (de las peñalosadas) aquello de que "*el sistema BRT es básicamente lo mismo que un metro pero más barato*". Ahora tendremos que agregar aquello de que la Reserva Van der Hammen "*no tiene nada distinto a cualquier otro potrero*" [2] y que un metro para transportar 990.000 pasajeros por día será "*alto, esbelto*", "*de poco impacto, casi invisible"*[3]. Nada de esto es cierto, pero Peñalosa lo repite como una letanía.

La comparación entre el sistema de buses y el metro, y sus opiniones sobre la Reserva van der Hammen han recibido abundantes críticas, al igual que su metro elevado. Sin embargo en esta ocasión vale la pena contrastar su idea de metro elevado "*de poco impacto y casi invisible*". Su arquetipo para comparar es el *SkyTrain* del área metropolitana de Vancouver, Canadá. Pero, como se puede ver en la foto siguiente, el SkyTrain puede ser de todo menos "*casi invisible*", aunque es un metro liviano con una carga distribuida en tres líneas.

Foto 1: El SkyTrain de Vancouver, Canadá

El área metropolitana de Vancouver tiene unos 2,5 millones de habitantes que hacen unos 390.600 viajes diarios en el SkyTrain[4], el cual cubre un trayecto 79,5 kilómetros de longitud. El metro elevado que propone Peñalosa es para una ciudad con unos 8 millones de habitantes que harían unos 656.000 viajes diarios[5] en ese tren de una sola línea de 25,29 kilómetros de longitud. Esto quiere decir que con un tercio de la distancia y 1,68 veces los viajes del SkyTrain, para que el metro de Bogotá pueda cumplir esa tarea requiere que su capacidad instalada sea más de 5 veces la del SkyTrain[6], es decir, que el de Bogotá será un tren muy pesado. Sin lugar a dudas será más visible.

Pero hay más. TransLink, la empresa estatal que administra el SkyTrain, en el 2016 recibió 428 quejas de ese metro ligero por ruido en los trenes, las plataformas y las áreas o vecindades adyacentes. Las quejas están relacionadas con todo, desde la construcción y remodelación de las estaciones, el rodamiento de los trenes, los anuncios en las estaciones y las ruedas[7]. Y el de Bogotá será mucho más ruidoso.

Hace pocos días en Canal Capital, la reconocida periodista Claudia Palacios, le hizo una entrevista a Peñalosa mientras trataba de preservar su dignidad profesional. No le quedó fácil y en más de una ocasión entró en desespero a causa de esa levedad que lo caracteriza[8]. En la entrevista Peñalosa hizo afirmaciones que no sobreviven a un análisis serio y se ratifica en su alternativa de movilidad con base en buses articulados.

Que Transmilenio es un sistema que subsidia, pues los que hacen viajes cortos subsidian a los que hacen viajes largos, y lo dice como si esta fuera una característica exclusiva del sistema troncal. La verdad es que hasta con taxis los viajes cortos subsidian los viajes largos. Un taxista siempre buscará hacer carreras cortas puesto, con un mismo recorrido total, cobrará más banderazos y recargos nocturnos por cada jornada. Así en taxi los pasajeros pagan más por kilómetro en viajes cortos que en viajes largos.

Que TransMilenio transporta más pasajeros que un metro, excepto tres o cuatro. Esa no es una innovación ni una ventaja. Los motos transportan un tercio de lo que Transmilenio y tienden a superarlo (los viajes en este medio crecieron el 203% entre el 2011 y el 2015[9] y

tienen capacidad excedente, imagínense si se usaran como mototaxis), son más rápidas, requieren menos infraestructura, y accesibles para personas de ingresos bajos. Sin embargo no se puede recomendar ese medio de transporte como algo que se pueda generalizar. Por eso el hecho de que hoy Transmilenio transporte una gran cantidad de pasajeros no es un argumento suficiente para promoverlo como la única solución, como parece creer Peñalosa cuando afirma que "*Transmilenio no es el mejor sistema para resolver el tema de movilidad en una ciudad como Bogotá, es el único*". Ante esta afirmación Claudia ratificó que los críticos tienen motivos para creer que Peñalosa no hará ningún metro.

Para el diario El Espectador, entre las causas de la caída del apoyo ciudadano a Peñalosa "*están los escándalos por sus estudios, las crisis en salud, los muertos esperando ambulancias, los desplantes al Congreso, el exceso de uso del Esmad, los intentos por acabar actos culturales de tradición, y un largo etcétera que han tenido gran parte del año del alcalde en el ojo del huracán"*[10]. Y es que la levedad de Peñalosa se ha vuelto insoportable para diversos sectores de la ciudad. Parece no entender que si el Gobierno Nacional en cabeza de Juan Manuel Santos, a cambio de la promesa de las FARC de no hacer más la guerra, le tocó comprometer al Estado (y por lo tanto a la clase dirigente) a una gran transformación de las normas y las costumbres políticas y económicas. Es el reconocimiento de que el conflicto tenía como base social la inequidad y la antidemocracia imperante.

La superficialidad en el análisis lo ha conducido a enfrentarse a los vendedores ambulantes, a los usuarios del SITP, troncal y zonal, subiendo de forma generalizada las tarifas, y reduciendo los subsidios a los discapacitados; y se está enfrentando a los sindicatos con la pretensión de feriar los bienes públicos. No entender las razones del conflicto lo llevó a despedir a los gestores de convivencia y cambiar sus aportes por las acciones gasificadoras y apaleadores del ESMAD, incluso contra discapacitados ciegos y hemipléjicos.

Pero es más -luego de descartar el metro subterráneo por ser subterráneo, y de llamar ratas a los que lo prefieren- ahora Peñalosa propone un TransMilenio subterráneo por la séptima, lo que implica aceptar que una solución elevada puede ser desde costosa e impertinente hasta inviable. Como lo diría un crítico respecto a los personajes de Milán Kundera, "e*sta ligereza*

en la manera de vivir es consecuencia de una actitud existencial amoral y anodina"[11]. La cosa es de locos, como el mito demencial que asusta a Kundera, y de continuar, la resultante estupidez *"será irreparable".*

Bajo ese contexto los resultados de Peñalosa en las encuestas de aprobación/desaprobación representan un desastre frente a la revocatoria que avanza. Ya en febrero de 2016 tenía una desaprobación del 55% y una aprobación del 35%; a partir de ese momento las cifras se han comportado en su contra de manera persistente y creciente, hasta alcanzar en febrero de 2017 una desaprobación del 75% y una aprobación del 22%[12], menos de los que votaron por él.

Tampoco le favorece el hecho de que la Ley 1757 de 2015 redujo los umbrales exigibles para dar curso y obtener resultados positivos en la revocatoria. En efecto 1) las firmas necesarias para convocarla revocatoria bajó del 40% al 30% de los votos válidos el día de su elección, 2) ahora podrán votar todos los inscritos en el censo electoral y no sólo los que votaron en la elección de Peñalosa, 3) la votación mínima requerida es del 40% del número de votos válidos el día de su elección, y 4) basta que la mitad más uno de los votantes aprueben la revocatoria. Esto implica que bastan 271.817 firmas para convocar, que voten 1.092.229 ciudadanos y que de estos voten por el sí 546.115[13].

Dado que los promotores de la revocatoria en sólo cuatro meses consiguieron el apoyo de 700.198 ciudadanos[14] -2,6 veces los necesarios para convocarla y el 64% de las necesarias para que sean válidos los resultados- seguramente se acercarán a la meta del millón de firmas que se fijaron.

Así, con un 75% de desaprobación, Peñalosa está entre las cuerdas. Es posible entonces que no estemos sometidos al *eterno retorno* ni a que la *estupidez sea irreparable.*

Yanod Márquez Aldana: Graduado en Ciencias Políticas y Administrativas, es Magister y Doctor en Ciencias Económicas.

[1] Kundera, Milán. *La insoportable levedad del ser*. Tusquets Editores S.A, México 2002 (1984)

[2] Cerón, John. 'El metro de Bogotá será una construcción alta y esbelta'. El Tiempo, febrero 28 de 2016.

[3] Rojas Parra, Fernando. Un metro que se encoge. Revista Semana, abril 29/16

http://www.semana.com/opinion/articulo/fernando-rojas-metro-de-bogota-avanza-pero-sin-nada-concreto/471438

[4] Public Transportation Ridership Report, Fourth Quarter & End-of-Year 2014.

http://www.apta.com/resources/statistics/Documents/Ridership/2014-q4-ridership-APTA.pdf

[5] Metro Bogotá. Metro en cifras. http://www.metrodebogota.gov.co

[6] (25,29/656.000)/(79,5/390.600) = 5,28

[7] Saltman, Jennifer. Metro Vancouver's top 5 SkyTrain stations for noise complaints, abril 10/17

http://vancouversun.com/news/local-news/metro-vancouvers-top-5-skytrain-stations-for-noise-complaints

[8] Entrevista con Claudia Palacios. Canal Capital, abril 25/17

https://www.facebook.com/CanalCapitalOficial/videos/1289612064467303/

[9] Secretaría Distrital de Movilidad. Encuesta de Movilidad 2015.

[10] El Espectador. Favorabilidad de Enrique Peñalosa sigue caída libre, diciembre /16

http://www.elespectador.com/noticias/bogota/favorabilidad-de-enrique-penalosa-sigue-caida-libre-articulo-669456

[11] Wikipedia. La insoportable levedad del ser. https://es.wikipedia.org/wiki/La_insoportable_levedad_del_ser

[12] Encuesta Gallup, diversas fuentes.

[13] Calculados como cifras redondeadas hacia arriba, a partir del reporte de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

http://elecciones.registraduria.gov.co:81/esc_elec_2015/99AL/DAL16001ZZZZZZZZZZZZ_L1.htm

[14] El Tiempo. Lo que viene en la revocatoria del alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa, mayo 3/17