



FOTO: El País

DE BOGOTÁ A BARRANQUILLA

El congestionado tráfico vehicular, la inseguridad y el alto costo de vida en Bogotá, ha obligado a muchos capitalinos a migrar a otras ciudades en busca de una mejor calidad de vida. Yo, escogí a Barranquilla, una de las ciudades más prósperas y agradables para vivir en el país.

Recuerdo que cuando llegué a Bogotá en 1982, había alrededor de 4 millones de habitantes. Hoy, la capital alcanza los 8 millones de habitantes y 2 millones de vehículos, pero seguimos utilizando las mismas vías que construyeron o ampliaron los exalcaldes Augusto Ramírez Ocampo, Julio César Sánchez, Andrés Pastrana y Jaime Castro, por allá en la década de los 80. Me refiero a las avenidas Circunva-

lar, Caracas, Boyacá, 30, 68, NQS y las autopistas Norte, Sur y Calle 80.

También se retrocedió en materia de inseguridad, informalidad y cultura ciudadana, después de semejante esfuerzo que hicieron los exalcaldes Antanas Mockus y Enrique Peñalosa en la década de los 90. Durante estas administraciones, Bogotá, era la ciudad con los mejores indicadores de crecimiento económico, competitividad, empleo y riqueza del país. Este par de visionarios transformo los centros de consumo de drogas (El Cartucho y el Bronx), construyó grandes parques, ciclorutas, remodeló el centro histórico, construyó mega colegios, hospitales e instituyó el transporte masivo Transmilenio.

Todo iba bien, hasta que apareció el “Club de Socialistas del Chicó”, liderado por Ernesto Samper, Juan Manuel Santos y otros mamertos del poder político bogotano. En el año 2008, se les ocurrió apoyar a la alcaldía a Samuel Moreno y Clara López, mal recordados por el escándalo de corrupción de la calle 26. Posteriormente, le dieron el aval a Gustavo Petro y Claudia López, muy recordados por los escándalos de corrupción de los camiones de basuras, las máquinas tapahuecos, los comedores comunitarios y las coimas por la adjudicación de los estudios del metro de Bogotá. Investigaciones que todavía están abiertas en la Fiscalía. Hoy, Bogotá, es considerada como la peor ciudad del país en materia de tráfico vehicular, inseguridad, microtráfico, informalidad y costo de vida.

Mientras este club de socialistas destruía a Bogotá, en Barranquilla se comenzaba a implementar el modelo de administración pública más exitoso del país. Las decisiones tomadas por Alex Char, en su primer mandato, fueron determinantes. Saneó las finanzas del Distrito, eliminó las concesiones de empresas privadas

que administraban bienes del Distrito y el recaudo de impuestos, creó el sistema de transporte masivo (Transmetro), construyó megacolegios y hospitales, construyó vías, puentes y glorietas, recuperó plazas de mercado, expulsó mototaxistas y erradicó las ollas de drogadicción.

Como el plan de transformación de Barranquilla era a largo plazo, los barranquilleros siguieron eligiendo candidatos del mismo perfil. Fue entonces cuando llegó Elsa Noguera, luego repite Alex Char, posteriormente Jaime Pumarejo y llega nuevamente Alex Char a terminar la tarea de la canalización de los arroyos, restauración del centro de la ciudad, construcción de nuevos parques y escenarios deportivos, ampliación del Gran Malecón del Río, la recuperación ambiental de la Ciénega de mallorquín y la rehabilitación de Puerto Mocho, entre otras obras de gran impacto económico y social, para la ciudad.

Es un tema de visión empresarial, no de ideología.



INDALECIO DANGOND

X indadangond

@indalecio dangond