

Félix Vera

# **PUENTES VENDIDOS**

**Los límites entre lo público y lo privado**

Editorial La Trinchera

Octubre 2024

*En un mundo donde las soluciones colectivas se construyen a partir del esfuerzo y la colaboración de toda la sociedad, el hombre que diseña y construye puentes se presenta como un símbolo de la esperanza.*

*Su labor, destinada a vincular comunidades y facilitar el flujo de seres humanos y lo que la comunidad produce para el bienestar de todos, debería ser la prueba viviente de cómo la ingeniería, aliada con la empatía, puede cambiar el mundo. Pero, en cuanto se borra la frontera entre lo público y lo privado, aparece el verdadero protagonista: el oportunista, siempre listo para convertir un puente en peaje y una necesidad en negocio.*

*Este individuo, que nunca levantó una piedra ni sudó en la construcción, encuentra en la obra del ingeniero una oportunidad de lucro. Así, lo que una vez fue un camino libre para todos se convierte en un peaje que cobra un precio por el cruce. Esta es la historia de cómo la voracidad puede transformar un puente en una aduana y cómo, en el proceso, la comunidad pierde algo más que un acceso; pierde la esencia de lo que significa construir juntos.*

El hombre dedicaba su vida a diseñar y construir puentes, creando estructuras que unían comunidades y facilitaban el tránsito. Nunca se preocupaba por cobrar a quienes los usaran; su principal interés radicaba en recibir una compensación justa por su arduo trabajo. Para él, el Estado era su único patrón, ya que era la única entidad con los recursos financieros suficientes para hacer realidad estas grandes obras. En este sentido, se podría decir que él era un recurso valioso para el Estado, un visionario que pensaba y diseñaba soluciones para el bienestar colectivo. Cada puente que construía representaba no solo un logro arquitectónico, sino también un paso hacia la conexión entre las personas, un símbolo tangible de progreso y colaboración en la búsqueda de un futuro mejor.

El Estado tampoco pensaba en el puente para otra cosa que no fuera resolver un problema de la

comunidad, por ende, del comercio que también beneficia a el Estado.

El objetivo era permitir que las personas y las mercancías fluyeran de manera más eficaz, haciendo que los trayectos fueran más rápidos y las rutas más directas. Para la comunidad, el puente representaba un atajo que evitaba un obstáculo, un accidente geográfico y que acortaba tiempo y facilitaba la llegada de sus productos a otros mercados más rápido y a personas de otros destinos.

El hombre que diseñaba y construía puentes pensaba en solucionar problemas, tanto en lo humano como en lo que produce para su sustento. Sabía que su trabajo contribuía al desarrollo de toda la comunidad, conectando vidas y también mejorando la economía. Y la razón para construir un puente siempre era evidente: unir dos partes separadas por un obstáculo que obstaculizaba el tránsito y también era una forma de evitar el aislamiento, de romper barreras y abrir caminos.

Sin embargo, él nunca podía lograrlo solo; siempre requería numerosos recursos: personas, materiales y, sobre todo, tiempo. Ese recurso irremplazable, que se consume cada día sin posibilidad de recuperarse y cuyo valor no se mide en dinero, sino en su incalculable importancia.

El puente fue posible gracias a la unión de esfuerzos y al compromiso de muchas personas que veían la necesidad de resolver un problema real. Finalmente, se construyó y se convirtió en un símbolo concreto de lo que puede lograrse cuando hay colaboración y una visión compartida.

Lo llamativo es lo que vino después, cuando alguien más, otra persona que no había puesto un centavo en la construcción, pensó en cómo "rentabilizar" el uso del puente. Argumentando que el puente necesitaba mantenimiento, persuadió al Estado de que esta responsabilidad no le correspondía, sino que debía recaer en manos privadas. Así, consiguió permiso para imponer un tributo más, quedándose con una

parte de lo que cada persona debía pagar para cruzarlo.

Con el tiempo, el puente cambió. Al principio, solo había cabinas de peaje, con personas que había conseguido un empleo, pero luego llegaron las máquinas automáticas, y se terminó el empleo para esas personas.

Las filas se hicieron parte del paisaje, y lo que una vez fue una ruta libre se transformó en un punto de control. El hombre que diseñaba puentes veía cómo las personas se detenían para pagar, y cómo algunas debieron volver a utilizar las viejas rutas, más largas, más inseguras, solo para evitar el peaje.

El puente había perdido su sentido original. Ya no era solo una solución para conectar dos orillas; ahora, también era un punto de recaudación. Lo que había nacido como una obra de utilidad pública se había convertido en una oportunidad privada de lucro.

El hombre que diseñaba y construía puentes, no podía evitar preguntarse en qué momento había

ocurrido esa transformación. ¿Cuándo el puente dejó de ser lo que él había dibujado y se convirtió en otra cosa? Él recordaba los días en que solo era un boceto en papel, una línea que prometía unir, facilitar el paso, mejorar la vida de las personas. Pero ahora había barreras. Y esas barreras eran para cobrar.

El puente seguía en pie, firme, evitando ese accidente, enfrentando los mismos vientos, resistiendo. Su propósito inicial permanecía, pero se había difuminado, oculto tras una lógica que no entendía.

Al final, las personas seguían cruzando, pero de alguna manera, el puente ya no era solo un puente.

La contradicción que surge de esta historia ilumina un fracaso silencioso: la conversión de un bien público en una mercancía. El puente fue concebido como un bien común, fruto del esfuerzo colectivo de todos los ciudadanos, destinado a atender necesidades que compartían todos por igual, pero la llegada del peaje refleja cómo el afán de rentabilidad puede convertir lo que debería ser accesible para todos, en una oportunidad para la ganancia individual.

Todo esto refleja el fracaso de un ideal colectivo: una muestra de cómo el esfuerzo de muchos puede terminar en manos de unos pocos, justificado bajo el pretexto de la gestión o el mantenimiento. Es una evidencia de cómo los intereses individuales pueden desviar el propósito de obras concebidas para el bien común. El puente, que fue construido para unir, termina separando, imponiendo barreras que antes no existían.

La lógica del beneficio privado se infiltra en la utilidad pública, y lo que antes era una conquista de todos, que les otorgaba un derecho se transforma en un servicio por el cual hay que pagar.

El puente sigue ahí, pero el cruce ya no es el mismo. La obra cumplió su propósito inicial, pero la intervención ajena añadió un precio que no formaba parte del diseño original. Y así, lo que debería ser un camino de todos se convierte en una aduana más en la vida cotidiana, una frontera que demuestra cómo, en ocasiones, hasta lo más simple puede ser distorsionado por el interés económico de unos pocos privilegiados, llevándonos a cuestionar si realmente avanzamos cuando cobramos por aquello que fue hecho con el esfuerzo de todos y para ser libre.

El puente, que nació para unir, ahora separa. El peaje no es solo una barrera física, sino que también es una frontera ideológica.

Es el punto exacto donde el esfuerzo de muchos se convierte en el beneficio de pocos. Porque al final, hay quienes construyen puentes, y hay quienes solo construyen excusas para cobrar el uso de ellos.

Donde había una solución, alguien ve un negocio. Saca provecho de lo que nunca construyó. Aprovecha sin aportar. Cobra sin crear.

Es la voracidad en su forma más cruda y despiadada, avanzando sin escrúpulos para convertir lo público en propiedad privada y transformar lo colectivo en una simple mercancía. Ya no se busca una solución pensando en a quién beneficiará, sino que se calcula fríamente el beneficio propio: ¿cuánto puedo extraer de esta oportunidad? Es la codicia disfrazada de eficiencia, es el impulso imparable de convertir cada espacio libre en una oportunidad para obtener ganancias.

Es la habilidad de adueñarse del esfuerzo colectivo y, con un toque de burocracia o un contrato astuto, transformar lo que fue un derecho en un privilegio.

Es la lógica de quien, sin tener la capacidad de pensar en una solución, encuentra la manera de imponer su precio en cada paso que otros dieron.

Porque, al final, estos oportunistas no diseñan ni construyen puentes, pero siempre encuentran la forma de adueñarse de ellos.

Y cuando lo logran, lo hacen con una precisión casi admirable, borrando cualquier rastro de sentido común, transformando el ideal de conectar en una mera transacción.

Es el poder implacable de monetizar hasta el aire que se respira en el cruce, de poner muros donde solo debería haber caminos.

