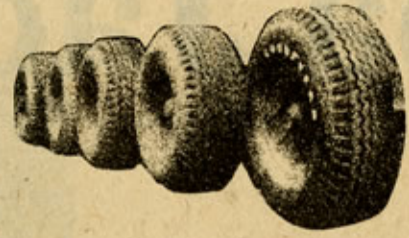


MIGUEL CALDERON

a la rueda, rueda



6
Textos:
Margarita Inés Restrepo Santamaría
Ramiro Velásquez Gómez
Luz Mercedes Mejía López

¿Y qué pasa con el mantenimiento?

La imprevisión del gobierno y los transportadores y las características del transporte público colectivo, enmarcan la problemática de mantenimiento del parque automotor al servicio de la ciudadanía.

Los cambios de políticas automotrices, las rutas bajas o empinadas, la competencia entre las empresas, la falta de control de calidad, el poco apoyo al pequeño empresario y, por sobre todo, el hecho de no tener ninguna de las partes comprometidas una visualización clara y concreta de la problemática del transporte, han llevado a la coyuntura actual en lo que concierne al parque automotor y a su mantenimiento.

El asunto no se reduce a observar un taxi o un bus en mal estado, ni a lamentar las dificultades de su reparación. Las implicaciones son más profundas.

POR SULADO

Cada propietario de bus o taxi, arregla el vehículo a su modo. Se rebusca talleres entre sus amistades, o simplemente lo lleva donde le gustó. Y con frecuencia pasa de mano en mano; uno le ve el motor; otro le revisa el sistema eléctrico; el siguiente la suspensión y el de más allá se encarga de la enderezada.

Algunos permiten que sus conductores le "metan la mano" al carro. Otros son muy celosos a ese respecto. En general, todos tratan de hacer

economía y por ello no siempre las piezas que le colocan a los vehículos son las más finas.

Es común que les echen el aceite más barato, o les pongan los platinos que menos cuesten, lo mismo que las bujías, y... así por el estilo.

Los que sólo tienen un carro y lo conducen, obtienen algunas ventajas, pues solos, o con su familia, lo asean y le ajustan el tornillo y la arandela. Con ello se ahorran un mecánico, pues a eso de las reparaciones también le "jalan" hasta donde sea posible.

NO ALCANZA

Pero un observador desprevenido que, en la calle, vea un bus sin un "stop", otro con llantas lisas, un taxi sin maniguetas en las puertas, otro con una bombilla mala, concluirá que algo sucede.

Casi siempre los propietarios que más rendimientos tienen, por eso de poseer más carros o administrarlos mejor, le dispensan mayor atención a los vehículos: hay más dinero.

A quien apenas cuenta con un bus, al cual se hizo con dificultad y el cual no es modelo reciente, el problema poco a poco le coge ventaja, porque la edad, en un vehículo de servicio público, no perdona.

A esta situación conducen varios hechos.

EMPRESAS

Las empresas de transporte público no funcionan como tales. Eso aumenta los costos, porque cada quien debe rebuscarse por su lado y es limitada la ayuda que se le proporciona al propietario. Es una situación reconocida por el mismo presidente de Cotransa, entidad que agrupa a transportadores de la ciudad, Gilberto Cardona, quien dijo que esa desorganización es negativa para el gremio.

Otro factor es el constante cambio de política automotriz por parte del gobierno. Es más favorable, económicamente, tener dos, tres, cuatro o más buses de una misma marca, que cada uno de fábricas diferentes. Relacionado con ese punto, hay uno igual de importante: la industria ensambladora nacional no realiza estudios técnicos sobre el tipo de automotores que requiere cada modalidad de transporte.

Hace pocas semanas algunos taxistas de Medellín se quejaron ante la Corporación Financiera del Transporte, ente por medio del cual habían adquirido sus vehículos: buscaban que les cambiaran el motor de sus carros por uno más potente, pues el que traían no servía para operar en lomas, siquiera medianas.

A todo esto se puede sumar lo informado acerca de la falta de funcionalidad de los buses en el país,

porque el chasis, el motor y la carrocería no corresponden.

Algunos propietarios han dicho que, en Medellín, sus vehículos sufren continuamente por amortiguación y suspensión, llantas rotas, platinos, condensador, carburador sucio, bandas y sistema de frenos, muelles y filtros.

CALIDAD

También incide en la problemática del parque automotor y de su mantenimiento, la calidad de las partes nacionales, que son fabricadas sin mayor control de los organismos encargados.

No hace mucho tiempo Cotransa denunció inconvenientes y deficiencias con piezas y repuestos como chupas, pastas para bandas, líquido de frenos, vidrios de seguridad, tornillería, filtros, hojas de muelle y campanas, entre otros.

Si a todos esos argumentos se añade el estado de la mayoría de las 106 rutas de Medellín, se puede explicar con facilidad el rápido deterioro de los vehículos y el desgaste mayor que presentan.

Las calles de las comunas del norte están acabadas por un mal drenaje y porque la ciudad se quedó pequeña: no fueron diseñadas para soportar un tráfico pesado y éste las dañó.

Las pendientes han contribuido, igualmente, al rápido deterioro del parque automotor, en esas zonas

donde presta servicio aproximadamente la mitad del total de buses y busetas.

Los taxis también tienen que transitar por las vías malas y qué decir de los colectivos, que suben a los barrios más altos.

Si se analiza que el 40 por ciento del total de vehículos tiene más de 15 años de funcionamiento constante, se deduce que éstos no pueden aguantar el trajín en buen estado; de otra parte, por la misma circunstancia de ser operados por propietarios pequeños, no hace posible su retiro del servicio, dado que la situación social no lo permite. Tampoco se ofrecen mayores posibilidades de reposición.

LO QUE SEA

Por todo lo anterior, un carro del servicio público dura en nuestro medio tanto como su propietario alcance a hacerlo rodar. Por lo explicado, no se cumple aquello de que un vehículo nuevo no debe molestar en los tres primeros años; que se puede arreglar rápido pero, luego de otros tres o cuatro años, comenzará a ser menos rentable. Después de cumplir esa edad, o de llegar a los 10 "abrilés" no ofrece las garantías mínimas a los usuarios ni al transporte.

CONSERVACION

De este complejo problema se de-

rivan deficiencias en la prestación del servicio e inseguridades en el mismo. Los dueños de varios carros cuidan más sus vehículos y, en ocasiones, hacen menos viajes con ellos, sobre todo si están dentro del programa del subsidio, tan combatido en los últimos tiempos.

Como no se tiene una visualización clara, por parte del gremio y del sector gubernamental, nunca ha existido una respuesta precisa a las inquietudes mutuas y poco ha variado el panorama con el paso de los años.

Con decir que ni las oficinas de tránsito se han preocupado por efectuar a conciencia las revisiones anuales, para remediar cuando menos problemas que saltan a la vista y que pueden ser corregidos con algún esfuerzo, pero no con demasiados inconvenientes.

Mantener un carro con los sobresaltos e inquietudes descritos, resulta difícil.

Se ha llegado a un punto en que, la virtual complacencia de propietarios y funcionarios del gobierno y la inmovilidad existente, ha degenerado en males más arraigados que requieren soluciones profundas.

Hay casos tan patéticos como las busetas que se han tenido que adaptar a otro motor, porque el gobierno varió sus planes. Todo eso rebaja la calidad del servicio y encarece los costos.

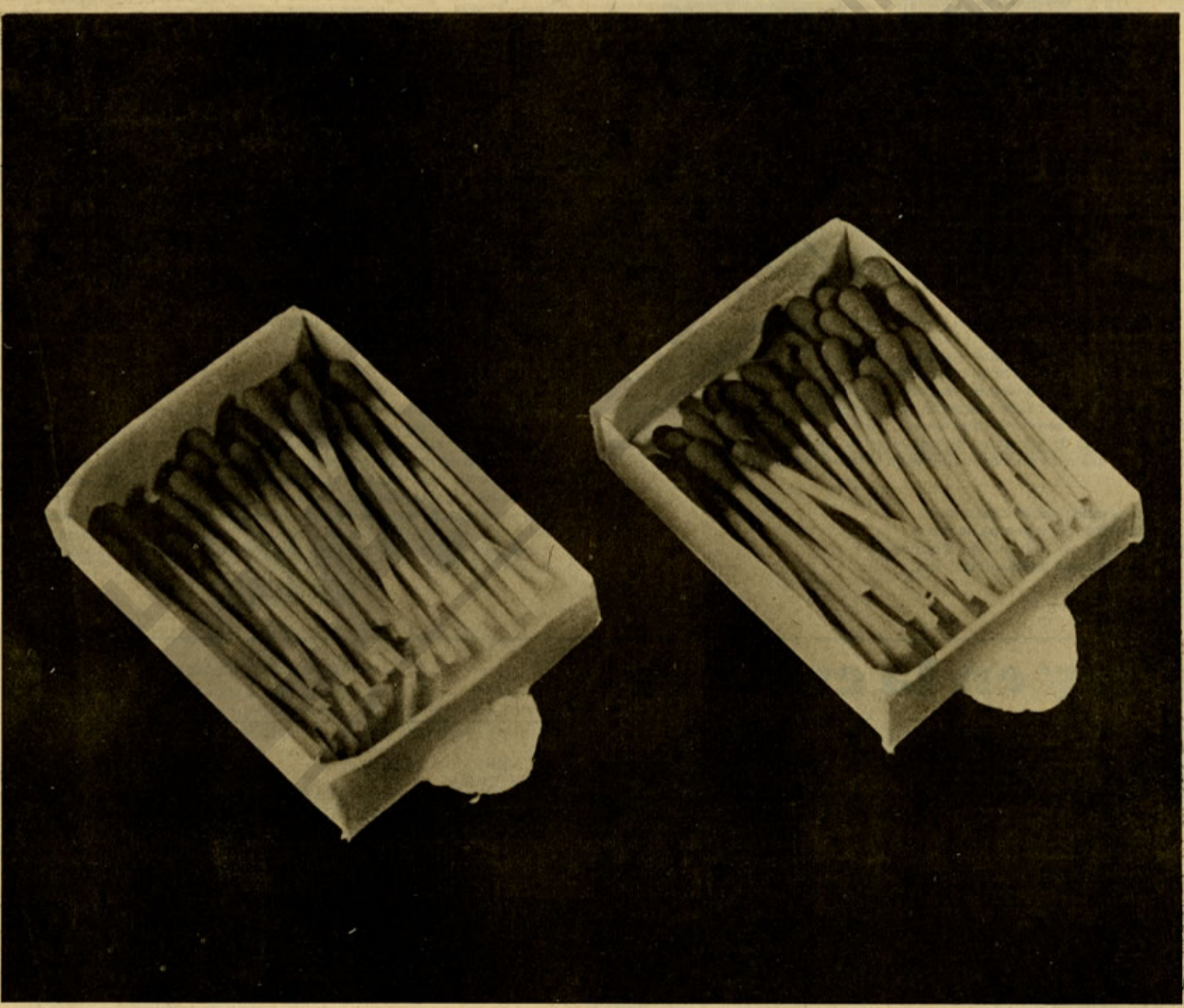


JORGE ZULETA

INVESTIGACION



JORGE ZULETA

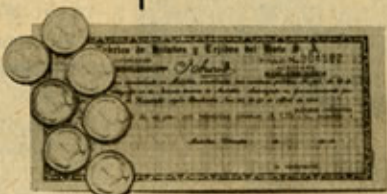


¿Pueden dos cajas de fósforos (\$7.00) tener un valor como inversión?

Sí... porque usted compra por esos \$7.00 una participación en una Compañía que vale miles de millones de pesos. Pero aún más importante, el dividendo social: empleo, seguridad, desarrollo.

¿Cómo no va a ser rentable invertir en nosotros mismos, en nuestro futuro? El orgullo de ver a Antioquia donde debe estar, y por esfuerzo propio.

Acciones Fabricato



UNA INVERSION CONSCIENTE

PÉREZ Y VILLA