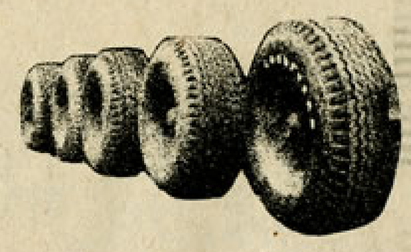
Culturales /2C
Educación / 3C
Tiras cómicas /5C

a la rueda, rueda

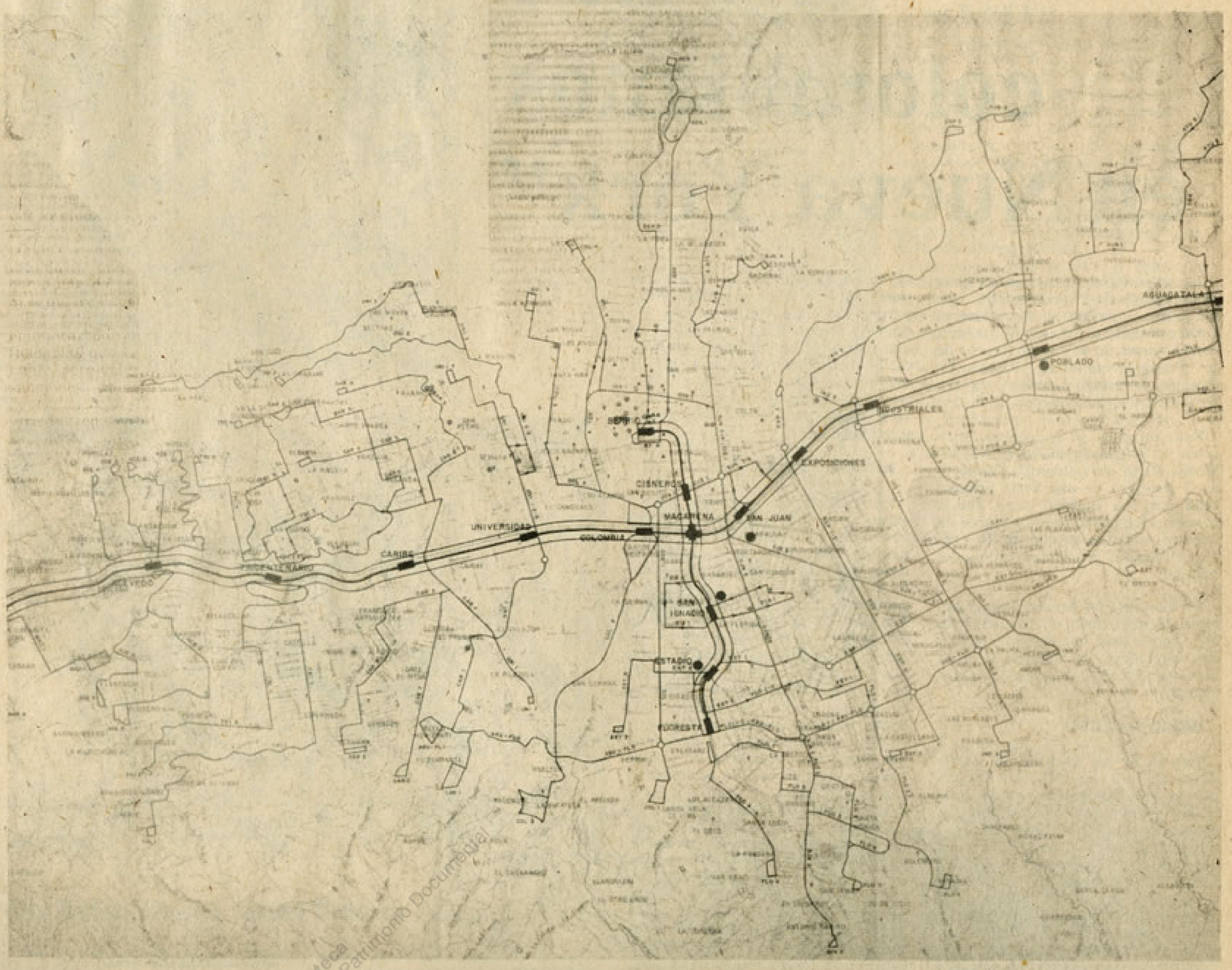


12

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

INVESTIGACION

Las rutas de buses y el tren metropolitano



"Brujiando" el futuro

¿Cómo deberá ser el transporte?

Hablar del futuro del transporte público en Medellín significa mirar cómo seguirá, si continúa como hasta el momento y cómo debería desarrollarse a la luz de algunos modelos e ideas que han lanzado diversas entidades y personas vinculadas al sector.

En este caso, que pretende una racionalización y un mejoramiento del servicio para que se beneficien tanto usuarios como transportadores y funcionarios, se tienen que considerar varios aspectos importantes que deben ser armonizados para alcanzar tal meta.

Bien es sabido que en unos cuatro años el Tren Metropolitano será una realidad. En ningún momento será la solución al problema del transporte masivo. Será parte de ella y para que funcione deberá estar provisto de unos complementos esenciales.

Las rutas de buses tendrán que diseñarse para servir las diferentes estaciones, pero se tendrá que mantener unas de carácter transversal porque los barrios altos no se lucrarán tanto del tren puesto que no se justifica por el tiempo de recorrido por llegar a él.

VIVIENDA

También se debe pensar en la red de servicios paralelos dado que la influencia que tendrá es innegable y significativa; dentro de este orden de ideas, la parte de vivienda juega un papel preponderante si se considera que mientras más se aleje el usuario de la ruta del tren menos beneficio ganará en tiempo y agilidad de desplazamiento, no obstante que en 15 minutos un vagón irá de Bello a la estación de La Macarena. Es otro factor para tener en cuenta y en lo cual debe pensar la administración municipal con sus entes planeadores.

Hará el tren que el parque automotor recorra, en su mayoría, menos que hoy. Ello llevará a un ahorro en el mismo número de vehículos y nada de raro que con la cantidad que existe se satisfaga la demanda y algo más.

De acuerdo con proyecciones de especialistas, con el metro en actividad la ciudad requeriría alrededor de mil buses para completar el sistema de transporte. Hoy hay cerca de 2.400 y la tendencia es creciente.

Esa economía derivará en más espacio en algunas zonas y mayor fluidez del tráfico.

Pero las cosas no son tan fáciles si no se piensa en la reposición adecuada del parque automotor, porque está comprobado que la política de reposición de la Corporación Financiera del Transporte es tan lenta que es ineficiente a la larga.

En otra forma que se desarrollaran los sucesos, podría existir algún tipo de problema al desconocerse la respuesta de los transportadores al metro y a las condiciones nuevas que su operación traerá para el resto del sistema de transporte.

Podría originarse una o hasta varias modalidades diferentes de prestación del servicio, como las rutas de unión de ciertos barrios bajo determinadas circunstancias, sugerencia hecha en forma tímida por algunos empresarios de buses.

VIAS

Aparte de lo anterior, las vías para los buses deberán tener un mantenimiento óptimo y la tendencia es la de que al entrar en servicio el tren, como serán perpendiculares a éste y por eso en ciertas áreas la pendiente será extrema, se podrían adecuar con una mayor diagonal y un mejor aprovechamiento de las carreras para disminuir ese trazado difícil y costoso.

Las empresas tendrán que organizarse de manera más ágil y funcional para cumplir con su objetivo, que si bien en primera instancia puede ser comercial, no deja de tener su intención social.

No pueden seguir como ruedas sueltas, sin normas mínimas que garanticen un más alto beneficio para el usuario y para el transportador, lo que se lograría sólo en racionalidad y si se entra en un sistema de coordinación concertada con las oficinas que dirigen y regulan la actividad del transporte en el país y en la ciudad, para lo cual tendrán que someterse (y por razones antes expuestas) a ceder en puntos como la territorialidad de las rutas que defienden con ahínco, para citar un pequeño ejemplo.

UBICACION

En este sentido, su organización tendrá que ser tan completa para eliminar uno de los problemas serios que se tienen hoy: las terminales. Para eso existe una propuesta del Tránsito Municipal a fin de que las empresas adquieran lotes en sitios cercanos a los lugares donde finalizan sus recorridos y en los proyectos urbanísticos del futuro se deberán reservar áreas para cumplir con esa función.

Pero esa y otras decisiones es algo que compete a las "empresas" que están en funcionamiento bajo la unificación de criterios con las autoridades y según las normas que se creen.

REGULACION

Precisamente lo concerniente a las leyes, decretos y normas que regulan el tránsito y la actividad transportadora es uno de los tópicos que más discusiones pueden suscitar. Lo cierto, y se deduce por lo dicho por los transportadores, funcionarios y por la ciudadanía, es que en general se trata de medidas absoletas, poco rígidas e inadecuadas, lo que demandará una revisión profunda como una de las tareas inmediatas. Si se quiere llegar a algún punto.

En este punto no se trata de enumerar porque son tantas las deficiencias que la lista sería interminable, pero valga citar el caso de las sanciones, de la injerencia de cada dependencia en el problema y de su jurisdicción, así como de la organización de empresas, asignación de cupos y fijación del parque automotor.

En este punto, el centralismo parece como un pulpo que con sus tentáculos impide el desarrollo ágil, seguro y ordenado de una actividad que tiene que ver con todo y sobre la cual gira la vida de una ciudad como Medellín.

Esa figura política está muy enraizada en la legislación nacional sobre transporte y tránsito y dificulta al máximo las soluciones porque cada región es distinta y tiene sus propios problemas.

MODELOS

Ahora se hacía referencia al parque automotor y ya se vio cómo en territorio colombiano no hay una política automotriz definida, fuera de que se tiene como buses a unos carros con especificaciones para un uso diferente y que nunca están de acuerdo con las regiones y su topografía.

Esto sugiere, en general, una flexibilidad que tiene que tener el transporte público.

Se incluye en esta problemática la reposición del equipo, lenta y cara, lo que se debería cambiar.

Lleva a pensar ese hecho sobre la necesidad de asegurar la realización de estudios sobre los distintos aspectos que componen el mundo del transporte público y para ello hay varias propuestas, con lo más importante en este caso: la financiación. Con algunos subsidios, con las multas, con parte de los impuestos de rodamiento y otros, se podría garantizar la realización periódica y sistemática de investigaciones y análisis que facilitaran la toma de decisiones y la observación del rumbo de esta actividad.

Sin estudios nunca habrá una visión clara y precisa sobre lo que se requiere y de lo que no hace falta. Es otra deficiencia que se deberá solucionar pronto.

Este orden permitiría también un mejor manejo de las tarifas, que son tema constante y cuyos inconvenientes son producidos en su mayor parte por la ausencia de un análisis concienzudo, técnico, continuo y seguro, que sólo los estudios pueden ofrecer.

TARIFA

Entonces, en este, uno de los asuntos fundamentales del transporte, la opinión general se inclina por una modificación del subsidio y su eliminación está en práctica, pero no se puede prever hasta qué punto se llegará por parte del gobierno, que desde 1971 aplica la tarifa política para evitar problemas con la gente de menores recursos.

Sobre el desmonte no parece muy claro si se deberá llevar hasta el fin o si se pueden crear nuevas modalidades. Por ejemplo, subsidiar los buses de rutas quebradas y difíciles y no los que recorren sitios planos.

Igualmente se analiza si se podrá crear el subsidio mediante la gasolina para que el transporte particular que es derrochador pague un sobreprecio que favorezca al de buses y busetas.

Pero todo indica que poco a poco se llegará a la tarifa real, aunque se ideen algunas formas auxiliares del subsidio.

CALLES

El anterior es otro aspecto que, como el de las urbanizaciones, sólo se podrá dirimir a la luz de estudios y de una coordinación entre los entes involucrados. Sobre este punto, las urbanizaciones, caso común en la ciudad, deberán tener toda la infraestructura que permita la prestación de los diferentes servicios.

Muchas unidades residenciales y conjuntos de edificaciones se construyen sin calles por lo que se crea un problema adicional al transporte, el cual es muy notorio en algunos sitios: 12 de Octubre y Niquía para traer un ejemplo del Valle del Aburrá.

El ICT, el mayor constructor oficial, se ha convertido en el principal practicante de ese sistema y ha contribuido a la deficiencia del transporte en los barrios habitados por gente de escasos recursos.

CONVIVENCIA

La proliferación de clases de servicio de transporte público de hoy no tiende a la desaparición en el futuro. El pensamiento de varios entendidos es el que podrán convivir siempre y cuando en forma oportuna se les regule.

El colectivo seguirá como importante para barrios altos donde es difícil entrar en bus y taxi. Los colegios, funerarias y hoteles cada vez se apegan más a servicios particulares, algo que se arraiga en los supermercados también y así seguirá.

Mientras existan necesidades que las formas tradicionales de buses y taxis no presten, aparecerán tipos de transporte que llenarán el vacío. Y como ahora las empresas existentes son incapaces de cubrir la demanda, nada impedirá que se de la convivencia con esas variedades que nacen inicialmente alejadas de la legalidad.

COOPERATIVISMO

Por último, el tema culminante. ¿Cuál es el futuro del transporte? ¿Bajo la nacionalización, la municipalización o el mantenimiento de los modelos de empresas privadas de hoy?

Entes oficiales e investigadores particulares descartan por lo general todas esas formas. La municipalización no dio resultado en varias ciudades. Medellín fue una de ellas.

La nacionalización: el gobierno no ha sido capaz con otros servicios y menos lo será con éste sobre el cual gira la vida diaria. Llegaría a un estado deficiente y anacrónico con rapidez. El Estado no tiene flexibilidad para manejar un sector que requiere extrema agilidad.

Los particulares no han sabido agruparse, coordinarse y prestar un servicio nacional y que sirva más a la comunidad. Y nada garantiza que serán capaces en el futuro.

Queda una opción lógica: el cooperativismo, pero no como se aplica ahora en algunas empresas que no llenan todos los requisitos que exige una organización de ese tipo, sino bajo una estructura que cumpla con esas condiciones, donde los socios aporten trabajo, donde no haya más de un vehículo por propietario.

Esa parece ser una alternativa viable, cuya implementación segura está lejos, pero en lo cual se trabaja en el momento en Medellín, donde se dan los pasos necesarios para crear una, proyecto que cuenta con la oposición de los transportadores existentes: una prueba de que por ahí puede ser el camino...