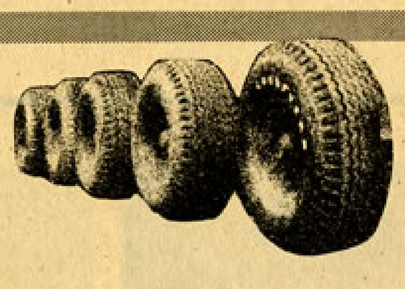
a la rueda, rueda



8

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

El transporte en las comunas del norte

Como en las leyendas sobre las princesas que emergen repentinamente a la superficie de un lago, pero con menos romanticismo y poesía de por medio. En una calle empinada de Manrique-Guadalupe, un niño juguetón sale de un hueco... Un hueco en plena vía: juguete nocturno, temporal y peligroso de un pequeño paisa.

También de noche... más allá, una mujer de edad salva, milagrosamente, su mercado (y quizá su mercancía) de ser triturado por las llantas de un bus que reversa en un cruce estrecho y desolado.

Mientras tanto, un grupo de muchachos protagoniza un espectacular partido de fútbol, en Aranjuez-Santa Cruz. Es asombrosa su agilidad para hacer goles de **pa'arriba**, en una loma. Muy cerca, esa señora, con un bebé en sus brazos, se aprende de memoria los detalles de una esquina, en los eternos minutos que anteceden a una lenta alternativa de transporte.

En Aranjuez-Anillo, una joven, un perro, el paso de una patrulla de policía... y la esperanza de dedos cruzados para que aparezca un bus.

Música en el granero de la esquina, ruido de motos, juegos, una calle que termina en forma de bus y el efecto de la droga y el alcohol en algunos rostros, en la parte alta de Castilla. Seguimos anderegueando... Picachito, Villatina y una zona del Doce de Octubre: un ingrediente más y espantan.

AY!, AY!, AY!

Amanece en el Valle del Aburrá... El tablerito que cuelga en una cafetería de la terminal de San Javier, nos pone en conocimiento de que "Enrique el pintor debe de comida $195". En la Heladería La Pastora de Villa Hermosa unos cuantos toman tinto. El "sí hay leche" que se lee en una caseta, se contradice con la imagen de una chica que lleva, de regreso a casa, dos litros vacíos. Y un Ay!, Ay!, Ay!, Ay!, prolongado y fuerte, impide que una dama muera "a lo estampilla", entre dos buses que **llenan** la calle.

No son las 6 de la mañana... El estudiante de mochila al hombro, el obrero, la empleada de la fábrica de confecciones, se desplazan cuesta arriba y cuesta abajo, para llegar a la terminal de la 98, en el Doce de Octubre. Quieren asegurar su puesto en los buses que, a esas horas, bajan **de tubo a tubo** (ir llenos, o con un **teterado**), que pueden ir **a la lata** (a toda velocidad), según expresiones de quienes se dedican a **chiviar** (manejar bus); de quienes tienen de patrona a la Virgen del Carmen, llaman a su reemplazo **caimán** y se entristecen cuando les toca **volar cajón** (ir sin pasajeros).

En la terminal del Doce de Octubre donde también los gallinazos merodean a la salida del sol, donde se han presentado dos atracos de revólver en mano, y existe una inspección de policía que —según comentan algunos vecinos— permanece mucho tiempo cerrada, un chofer sueña con bajar a los chicos gratis hasta el centro.

COMO UN CIERVO

Huecos **tipo herbario**, en Manrique Oriental. Casas aferradas a la montaña, cervezas mañaneras, una moneda de peso en la calle, un consultorio médico y una carrera de bus que comienza en colgados en la puerta, en Santo Domingo Savio. Esa vía perpendicular que debe continuar hasta el cielo, después de pasar por Aures 1... Aures 1 y una cafetería donde, un letrero nos distrae...: "Nothing runs like a deer" —nada corre como un ciervo—. Bueno, tal vez un bus lo haga en esa pendiente.

Medellín, y en especial, las comunas 1 y 2, nororiental y noroccidental. El Medellín del **segundo piso**, que pocas veces conocen los inquilinos del primero. Prueba irrefutable de una ciudad que ha crecido a los trancazos, sin estudios previos sobre las necesidades mediatas e inmediatas de los nuevos barrios, (muchos de ellos producto de invasiones). De esto no pueden escapar la educación, la recreación, el empleo, y lógicamente, el transporte.

Zonas montañosas donde puede haber 450 personas por un bus. Topografías difíciles, pobladas por individuos que encuentran en la inseguridad y en la movilización sus mayores problemas.

Setenta barrios. Cerca de 690 mil habitantes. Aproximadamente la mitad del parque automotor existente. Entre el 50 y el 60 por ciento de la demanda total del transporte (la tercera comuna con mayor demanda es La Candelaria, con el 20%). Donde según algunos datos del Tránsito, existe un déficit de 126.009 viajes-persona-día, en La Candelaria, el déficit se calcula en 82.230 viajes-persona-día); mientras que en las tres comunas restantes se concentra aproximadamente el 40% de la oferta y se habla un superávit de 63.931 viajes-persona-día.

CAMINE Y PAGUE

El norte. El conglomerado más grande y con mayores dificultades económicas de la ciudad, y donde hay familias que invierten casi el 30% de su ingreso en las soluciones de transporte. 44 rutas, en general las más largas del sistema (algunas han triplicado su longitud en los últimos diez años), y que ya han salido a la carretera a Guarne y casi alcanzan la carretera a San Pedro.

Comunas Oriental y Robledo, con hogares en los cuales 3 ó 4 personas necesitan del servicio de transporte diariamente; usuarios que con frecuencia gastan 3 horas y media en ese **plan** (espera y uso del servicio) y caminan hasta 8 cuadras para lograrlo. Sede del mayor número de abusos en la alteración de tarifas; de los más altos costos de operación para las empresas transportadoras —por estado y pendiente de las vías y distancias para cubrir—; y donde se ofrece un gran porcentaje de los servicios más costosos, TSS, Ruta diferencial y colectivos (hay quienes creen que alrededor de la mitad del equipo que sirve la zona puede agruparse en esas categorías).

El norte, donde un choque o una tempestad puede producir parálisis del tráfico y pagar un taxi resulta por lo general, una utopia. Este servicio de lujo se utiliza en casos extremos —calamidad doméstica, por ejemplo— y el hacerlo implica la acción de empeñar hasta la plancha. Allí, las características del terreno, el tiempo; más que el cubrimiento de las rutas un horario de servicios deficiente (especialmente en la noche y en horas pico), han preparado el camino a los colectivos; alternativa intermedia entre los costos de un taxi y la insatisfacción de las redes de buses; llegan a los rincones más alejados de la zona.

EN EL CAMINO

En el crecimiento caótico y desordenado de la ciudad empieza el problema. No se trata solamente del auge de áreas de invasión, sino también, de los planes de vivienda popular que no contemplan las necesidades de transporte de los futuros moradores —"eso se cuadra en el camino"—. El terreno montañoso y la infraestructura vial afectan, por su parte, el costo de operación, o impiden la operación misma. Se cubre con el mismo equipo automotor los trayectos de rutas planas o pendientes y se aplica el mismo criterio de tarifas para ambas. Más de un transportador, entonces, trata de sacarle el cuerpo a esas comunas y, quienes deciden trabajar en ellas, buscan la mayor rentabilidad que les ofrecen los vehículos sin subsidio.

Los habitantes del norte y la opción de subirse al bus que encuentren a cualquier costo, o quedarse parados en una esquina. La tarifa, la gran injusticia para esa "pequeña ciudad con callecitas de mentiras". Injusticia que reconocen los usuarios, las autoridades, los empresarios, los conductores, los estudiosos de la problemática. Se reconoce pero... ¿quién la soluciona?

¿QUE HACEMOS?

A partir de una política de desmonte del subsidio y de incentivo a los transportadores para que sirvieran esas zonas en mejor forma, aparecieron el TSS y la ruta diferencial. Se resuelve el problema de plata al empresario, pero sigue en pie el del usuario. ¿Cuál es, entonces, la solución?

"Que desmonten el subsidio de las rutas planas y den ese dinero a las pendientes, con el fin de que el usuario de ellas pague menos. Y que los buses que sobran en esas comunas pasen a la 1 y 2".

"Que quiten totalmente el subsidio, no sólo el del transporte, sino también, el de la gasolina, gasolina que en un 85% la consumen los particulares. Y ese dinero que lo inviertan en infraestructura de la zona-educación, salud, empleo, recreación. Cobrar lo rentable no es la injusticia, sino subsidiar a los pudientes".

"Darle el subsidio directamente a los usuarios para que ellos puedan pagar las tarifas plenas".

"Fomentar la Cooperativa que se creó en el municipio, con gran volumen de buses y verdaderos estudios de frecuencia, demanda y costo".

COMBINACION

Y, entre las alternativas, la combinación de diversos factores, planteada por un experto —Rodrigo Salazar Pineda—: Diálogo con los habitantes de las comunas que tienen identificado su problema y pueden dar luces para las soluciones. Manejo de la problemática por comunas (un encargado para cada uno y una búsqueda común) —"la atención ha estado concentrada en el área central de la ciudad o en sitios muy notables"—. Mayor vinculación de técnicos al campo del transporte. Un verdadero plan vial, para drenar y para romper pendientes. Y un poner a competir realmente a las empresas, dar cabida a diferentes alternativas de transporte pero con control—, con subsidio o sin él, camionetas de 20, 40 ó 60 pesos, colectivos —"un buen servicio de bus de 15 pesos no tiene por qué temerle a un colectivo de 30... Hay que acabar con las colas primero; y después calidad"—.

MENOS MOVILIDAD

Diagnóstico, alternativas. Las comunas nororiental y noroccidental, foco de preocupación actual con proyección al futuro. Un futuro en el cual el Tren Metropolitano en el programa de transporte, tampoco les habrá solucionado las dificultades: "serán beneficiarios pero no usuarios... De algunos barrios tendrían que bajar en trineo para coger el metro... Se necesitan rutas dependientes de buses, ensanche de calles, trazo diagonal de vías pendientes, relocalización de familias en zonas cercanas al metro... La gente de la periferia tendrá cada vez menos movilidad —comenta Salazar Pineda—.

Diagnóstico, alternativas y la urgencia de una mano que ponga orden, coordine esfuerzos y contrarreste los efectos nocivos de una problemática a la que se le ha dejado coger ventaja, por conveniencia, ignorancia o indiferencia. El Norte de Medellín es el mejor ejemplo.

EL VERBO MIRAR

"Los colectivos están metidos en la conciencia y necesidad de esas comunidades"... "Llevan a la gente como bultos; señoras embarazadas que suben a los empujones, muchachas con tipos aprovechados al lado"... "No deberían existir porque, son muy costosos"... "Yo no los quitaría porque son necesarios; pero ese asunto necesita más control". ¿Con todas las críticas, los colectivos se sostienen? ¿Lo harían si el servicio de buses fuera tan suficiente y tan eficiente? y concretamente en el norte, ¿dónde se concentran la mayor parte de las líneas de esta modalidad? ¿Han sido algunos transportadores víctimas de su propio invento?

El "monstruo del transporte" de la Tacita de Plata tiene sus dos cabezas más grandes mirando al norte. Mirando al norte estaban dos funcionarios de pasadas administraciones, cuando ofrecieron 50 y 100 buses —respectivamente— para aplacar las quejas de la comunidad. Y mirando al suelo se quedaron los habitantes del área cuando los dos incumplieron sus promesas. Porque el sur, en general, es autosuficiente en materia de transporte; tiene buen servicio o la opción de carro propio.

A LAS 5 A.M.

Muchas de las 60 terminales de bus se encuentran en las comunas 1 y 2. La mayoría en sitios pendientes o estrechos —"donde no hay tierra ni dónde emparejar"— con alumbrado deficiente o nulo; con bares y cantinas, droga y alcohol. En ellas, los buses no caben, o lo hacen a costa de obstaculizar el paso. Por ellas, los vecinos tienen que aguantarse un motor calentando a las cinco de la mañana. Son lavaderos y taller de reparaciones, sede de vociferaciones y de delincuentes comunes, origen de muchas quejas y motivo de la desvalorización de la tierra.

Para completar la receta del transporte público del norte, basta con observar las vías. Se encuentran hueco-garajes que, a veces, obligan al abandono de ruta; pendientes que sobrepasan el límite exigido para permitir el tránsito de vehículos; calles estrechas e inadecuadas.

Gran demanda, mal estado del sistema vial, los que menos tienen pagando más (algunos de los buses sin subsidio, modelo anterior al 81, cosa que no es legal). ¿Qué o quiénes son los responsables?

Gente "cuesta arriba y cuesta abajo"

INVESTIGACION

AHORA MAS PRECISION:
EXAMEN DE LOS OJOS POR COMPUTADOR
NUESTRAS CONSULTAS INCLUYEN EL GLAUCOMA TEST
OPTICA ANDINA
DR. ROLF ARMBRECHT
Junín Nº 49-40 Carabobo Nº 48-84
PIDA SU TURNO EN EL TELEFONO 45 37 65