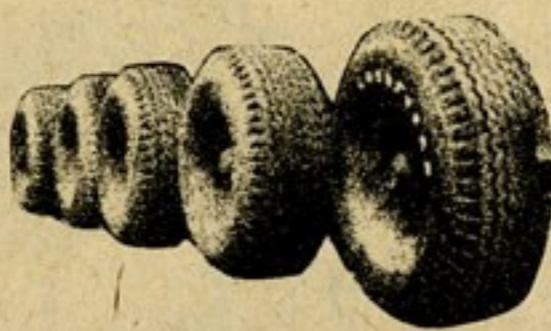


a la rueda, rueda



3

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



MIGUEL CALDERON

## El desorden reina por todos lados

Se carece de verdaderas empresas y de estudios sistemáticos

En Medellín existe un transporte colectivo público que no cuenta con empresas organizadas, ni con planificación ordenada, ni con estudios continuos y eficientes, ni con la coordinación de las autoridades; problemas éstos que también se presentan en el Valle del Aburrá y, a nivel más amplio, en todo el país.

Para continuar con la idea de lo que hay en materia de transporte, se puede anotar que de las 32 empresas que en el Área Metropolitana aglutinan los 3.426 buses y busetas y las 18 que mantienen afiliados los taxis en la capital antioqueña, pocas funcionan como tales. Una o dos se aproximan a la idea pero aún distan de ella.

Esas "empresas" sirven para lograr la operación de los vehículos. Cobran a los propietarios de los mismos entre 500 y 6.000 pesos mensuales, aproximadamente, por concepto de administración, pero pocos beneficios le reportan al dueño del carro, en particular, y al transporte en general.

### DESORDEN

Como no son las propietarias de los vehículos, no regulan, salvo de manera muy empírica y superficial, la forma como se presta el servicio. Por ello generalmente, cada conductor con el dueño del carro se organiza para laborar en las horas que a bien tengan.

Es más. Gerentes de las empresas de taxis, por ejemplo, reconocen que, de los carros afiliados, un porcentaje regular acude mes tras mes para pagar la administración, y desconocen durante meses y aún años el paradero de muchos afiliados.

Esa misma desorganización se observa en materia de prestaciones sociales a los taxistas, que están desprotegidos en ese campo, lo cual es menos problemático en las empresas de buses, que si bien si llevan un control más regular sobre los afiliados, no siempre cumplen con los requisitos legales que debería llenar una empresa de transporte a la luz del Decreto 1393 de agosto 5 de 1970.

### FORMAS

Las empresas que existen están reunidas jurídicamente bajo diversas formas, desde sociedades anónimas y en comandita por acciones, hasta supuestas cooperativas que no

siguen estrictamente los principios mismos del cooperativismo. En los últimos meses se ha tratado de organizar a algunas que si sean guardianes de esa forma de agrupación para el trabajo.

Los vehículos pertenecen, por lo general, a particulares que los afilian a las empresas, mediante el pago de sumas que van de cero pesos a 100, 150 mil o más, según el caso y la disponibilidad de cupos.

Porque las autoridades no llevan un registro actualizado de los propietarios de los carros, es difícil desmenuzar la composición de este sector. En general, se considera que menos de 10 ó 15 poseen 10, 20, 30 ó más vehículos. Estos constituyen el primer grupo del sector de los transportadores. Un segundo lo conforman aquellos que en más número poseen entre 3 y 10; y por último, la gran mayoría, que tiene 1 ó 2 carros.

### ESTUDIOS

Precisamente, se observa en Medellín y toda el Área Metropolitana, una cierta deficiencia de estudios de transporte público, tales como conteos, periódicos, análisis de costos, problemas del parque automotor, situación de las empresas y muchos más. Esto hace difícil tomar algunas decisiones y lleva, además a que algunos datos difieren en porcentajes.

Esta situación obedece, entre otras razones, a la falta de financiación y de programación para ejecutar los estudios.

Paralelo a este fenómeno podría estar la descoordinación que existe entre las oficinas que regulan el tránsito, pues aunque en los últimos meses se ha unificado un poco, en diversas dependencias los costos y los trámites para algunos documentos son diferentes.

En este sentido, la interpretación que da cada dependencia a las normas vigentes de tránsito y transporte público, varía con frecuencia, y produce desconcierto entre los mismos transportadores.

### REVISIÓN

Una de las funciones que deben cumplir esas oficinas de tránsito, es precisamente la revisión anual de carros. Se realiza de manera empírica y con muchas anomalías, pues en este punto es "vox populi" que hay notorias deficiencias y que

se otorga el revisado a carros con problemas mecánicos.

Por eso, en las calles se observa buena parte del parque automotor con notables fallas que amenazan la seguridad ciudadana, no obstante que, por intermedio de los guardas azules el Tránsito realiza alguna tarea de control. Para explicar la situación las afirmaciones del jefe de ese cuerpo, Luis Carlos Díaz Mora, son bastante claras: "podríamos llenar las hectáreas que se destinaron para recoger los vehículos en mal estado".

### TERMINALES

Otro problema que inquieta a la comunidad es la ubicación de las 60 terminales. En su mayoría están en calles inadecuadas que se han deteriorado por el tráfico pesado y por la lavada de los carros. Además, ponen en peligro la tranquilidad de la gente por la escasa posibilidad de operaciones que ofrecen.

Es común que al Tránsito se dirijan oficios y memoriales de la comunidad para que se quiten las terminales de taxis y de buses de los sitios donde están. Es éste un problema mayúsculo creado por la falta de planeación en el pasado.

Los terminales se ubican en las partes altas de los barrios, pero la ciudad fue creciendo y quedaron dentro de ella. Eso en cuanto a los buses, porque las de taxis sí han quedado siempre en zonas más céntricas.

Salvo en la última década, poco se controlaba la aparición de esas terminales. De ahí, el que las empresas no se preocuparon nunca por adquirir terrenos para cumplir esa función sin muchos problemas.

### RUTAS

Un poco parecido a ese caso es el de las rutas. Comenzaron a darse por allá hacia los años 40, a voluntad de los transportadores, que pasaban por donde veían que les iba mejor. Solamente a principios de la década del 70 se puso algo de orden, pero aún hoy, las rutas de buses, en gran parte son inadecuadas, constituidas anti-técnicamente, con los consiguientes perjuicios para la ciudadanía y para el mismo transportador.

Las empresas se fueron apoderando de amplias zonas. No admitían que otra cruzara por ellas y todas las rutas convergieron en el centro de la ciudad, en un sistema radial que hoy

es obsoleto y causa muchos problemas. Según datos del Tránsito, un 32% de los viajes persona día que se generan en el Área Metropolitana, no necesitan ingresar al centro de Medellín.

Para empeorar el asunto, la ciudadanía no ha colaborado. Cada persona quiere que el bus la recoja en su casa y la lleve hasta la puerta de su lugar de destino. Esto ha hecho inoperante la política del Tránsito de fijar paraderos cada 400 a 600 metros, distancia que cualquier individuo sano puede caminar, en pocos minutos, sin mucho inconveniente.

### CUELLO

Pero, indudablemente, algunos problemas que se presentan van más allá de la capacidad del transportador para superarlos. Una muestra dicente es el de los barrios de invasión, desordenados, que han crecido sin planeación alguna en las partes altas de la cordillera, adonde no llega ningún vehículo. Se ha creado entonces una situación difícil de resolver en las zonas de más bajos recursos, precisamente donde el transporte público colectivo es deficiente y más caro.

La ciudad creció sin que los distintos sectores que forman parte activa de ella, como el transportador y el oficial, coordinadamente trazaran planes de acción para hacerle frente a las circunstancias. Y hoy, han aflorado situaciones agómalas.

Eso se observa igualmente en la política automotriz. Por ejemplo, en lo que respecta a las características mismas de los buses: El vehículo urbano en el país es, en realidad, un chasis de camión con carrocería de bus; el primero carece de un motor de trabajo pesado para condiciones urbanas con frecuentes paradas y un funcionamiento continuo, así el carro no esté en rodamiento.

Y en este orden de ideas sobre problemas, conexos o no, que tiene el transporte público, no puede faltar, la escasa información del usuario sobre la prestación del servicio. En la ciudad no hay planos de los paraderos, ni de las rutas, ni de las frecuencias, las tarifas y los horarios. O sea que, para completar el panorama, el pasajero, en muchos casos, no tiene opción de escoger por carecer de la orientación precisa y oportuna.



MIGUEL CALDERON

INVESTIGACION



En 1982 la Cruz Roja Colombiana atendió 10.555 urgencias en todo el país

# LA SALVACION!

HOY MARTES CRUZ ROJA 13 MILLONES DE PREMIO MAYOR

LOTERIA DE LA  
**CRUZ ROJA**  
COLOMBIANA

la forma más noble de hacer fortuna.

FUERA DE BOGOTA Y CUNDINAMARCA  
LA FRACCION DE \$50.00 PAGA \$130.000.00