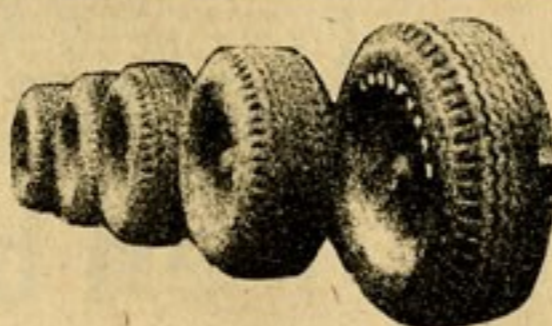
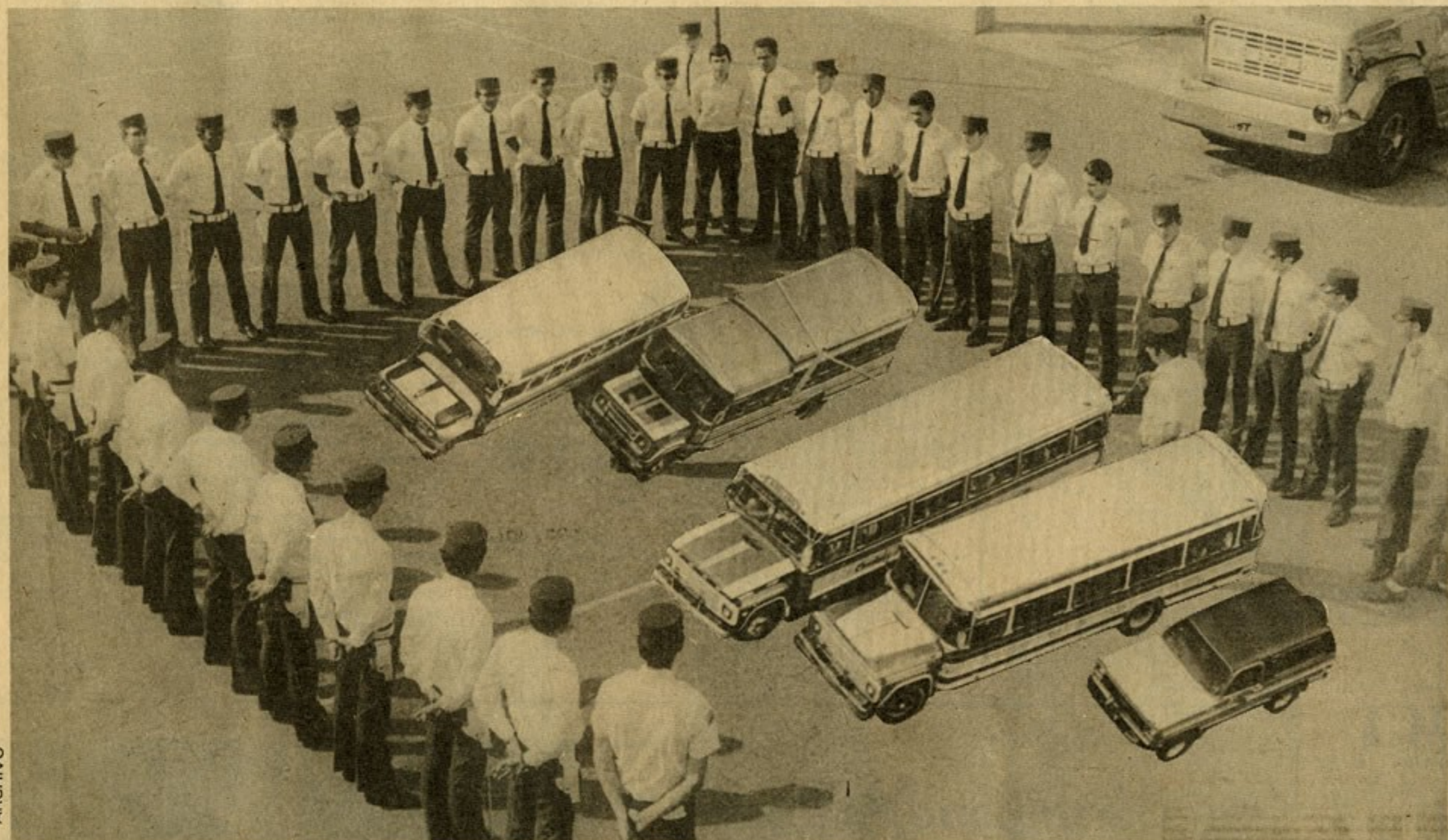


a la rueda, rueda



10

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



INVESTIGACION

El transporte y "los niños del pito"

Respire profundo dos o tres veces, antes de reaccionar. Ese consejo que le dan a los guardas azules en los cursos de relajación psicológica, lo necesitamos todos los que, en uno u otro momento, nos acercamos al transporte público: como usuarios, como conductores, como instrumentos de control, como peatones o como simples observadores.

"Córrense pa'trasito...Estréchense ahí...Súbase pues, rapidito, que no me puedo quedar esperando hasta que a usted le de la gana...? Devuelta?, yo no tengo maquina de monedas"—un conductor—.

"Hundi ese acelerador que voy a llegar tarde...Abri la puerta, hombre, o es que te vas a ir vacío...¡Qué parés!...? Más gente?; abri entonces la puerta del segundo piso"—un usuario—.

"Estar parado en Carabobo con San Juan, con ese olorcito a pescado y eso de que...escoja lo que escoja a treinta", "lleve la guanábana helada", que salpicon, que aguacate. Los carros pitan, las motos pasan zumbando, uno también pitando, dando vía y tragando monóxido de carbono. Eso es para enloquecer a cualquiera"—un AZul—.

Y FALTAN

430 guardas azules no han podido evitar los madrazos que, siempre de corazón, aunque no siempre a viva voz, nacen a partir de la atravesada de un bus en media calle, o de la

índica de los conductores de estos vehículos para buscar el vértigo de la velocidad, para no marcar los pares reglamentarios o evadir las indicaciones de un semáforo en rojo.

430 guardas azules no han sido suficientes para impedir que muchos usuarios sean objeto del maltrato, o las sobretarifas de algunos taxistas; viajen como cigarrillos en paquete, pierdan con frecuencia los 50 centavos de devuelta, corran el riesgo de aporrearse e, incluso, morir, en los arranques bruscos de una parada y no gocen de un horario regular de servicio.

Tampoco los 430 guardas han conseguido que los peatones no cometan imprudencias, respeten las normas de tránsito, y que algunos usuarios reconozcan y consideren los problemas y dificultades de los choferes del servicio público.

OJOS Y LARINGE

Un día en la 43 con Pichincha, por donde pasan los buses de La Milagrosa. Otro, hacia la 45, para chequear a los de Castilla. El siguiente a La 80 con San Juan, para ojear a los de Conducciones América. Una madrugada en una terminal de Manrique y cotidianamente en la caseta de Bolívar con La Paz. Entre el 60 y el 70 por ciento de los esfuerzos de los guardas azules se concentra en el transporte público de pasajeros mismo, en la periferia—"hay más factores para controlar: sobrecupo, ruta, tarifas, tarjetas de operación,

horarios"—, y gran parte del mismo en la periferia.

430 azules con día libre cada 20 días (bastante lejos de lo ideal, ¿no?). Cien de ellos estudiantes, el 50% casados: Una labor que conlleva frecuentemente a problemas de ojos, laringe y columna y, en ocasiones, a enfermedades mentales, en una capital de departamento donde las oficinas del Intra pueden percibir 8 millones de pesos en un año por concepto de sanciones.

LO MAS COMUN

¿Cuáles son las infracciones que más se repiten en el transporte público? Por parte de los buses, violación de carril, conductor sin licencia, sobrecupo, llevar las puertas abiertas, obstaculización de vía. Es fácil encontrar choferes de bus con tres informes del tránsito en un día; con tragos y droga encima, después de las diez de la noche, y con cuenta de 2 mil pesos en multas, por mes.

En cuanto a los taxis, que según informes, tienen el más bajo índice de contravenciones, lo que más se presenta es: recoger pasajeros en cualquier lado de la vía, la alteración de tarifas; esto último de acuerdo con comentarios de los encargados del control, ha disminuido después de que se fijó la última tarifa. Naturalmente, en la práctica muchos hemos comprobado que el sobrecupo de las carreras no es cosa del pasado, y varios conductores comentan que,

en 10 y 18 meses de tener un carro, nunca los han parado para revisarles el taxímetro.

¿Y los colectivos? Generalmente pecan por sobrecupo y exceso de velocidad, falta más eficiencia y constancia en la supervisión de los mismos.

¿QUE MULTAS!

Los "niños del pito" (así los llaman algunos conductores) pueden pasar 814 informes en una mañana. Un guarda a lo mejor, parte cinco veces al mismo chofer de bus, en un mes. Conoce sus apodos y sabe cuál de ellos es, o no, conflictivo. A pesar de la mala imagen que tenemos de los buseros y los taxistas, como que los más difíciles son los particulares, los oficiales y aquellos que trabajan con las fuerzas del orden—"si usted tiene palanca, no cometió infracción; como policía, en una moto, usted se sube a la acera, no respeta las normas y la palabra clave es que usted está en misión; y si uno lo ataja a lo mejor se mete en problemas".

Cinuenta pesos por un pare no autorizado o por pasarse un semáforo en rojo. Diez pesos por pasajero de sobrecupo que lleve después de la registradora en un bus, y veinte por aquel que va antes de la registradora o en el estribo; dos mil quinientos por adulteración del taxímetro. Algunas multas se han elevado por disposiciones de la autoridad municipal, pero después las han tumbado. "Es irrisorio, cincuenta pesos por poner

la vida de mucha gente en peligro; se subió a \$500 y la bajaron; se presentó el caso de un chofer de bus que, cuando se le fue a partir, contestó: "¿cincuenta pesos; apúnteme tres más que me acabo de pasar?".

EL CODIGO

Seguiremos viendo a los conductores dando visaje—"dar papaya por no chequear, por el retrovisor y por donde pueda, que no haya ningún azul por ahí cerca—". Escuchando quejas sobre las arbitrariedades de los guardas en algunos procedimientos—"se suben a un bus y calculan el sobrecupo a ojo; a veces quitan el pase sin causa justificada—". Encontrando choferes acostumbrados a manejar con permiso, e incluso aquellos que buscan una situación cómica donde no existe: a una señora que se subió a un bus repleto el conductor le dijo: "págueme rapidito, antes de que se caiga".

Quejas contra arbitrariedades...Pero el mismo Código de Tránsito y Transporte se presta para ellas. Se prohíbe fumar en los buses, poner radio a alto volumen y tener llantas lisas o con protuberancias que dañen la vía; los buses que tienen "silletería dos y dos" no pueden tener más de dos varillas en el techo; sin embargo, no se establecen sanciones para esas violaciones. Esto ha hecho que a nivel municipal se dicten disposiciones, no siempre amparadas por el código; disposiciones que pueden variar de un

municipio a otro. Hay procedimientos distintos en Itagüí, Envigado, Medellín, frente a un mismo hecho, en unos sitios retienen y en otros cobran multa.

EN EL AIRE

Al lado de las arbitrariedades surgen acusaciones de deshonestidad en elementos de una institución que se precia de ser muy exigente en este sentido: "si descubrimos algo deshonesto en un guarda, va para afuera; de 358 ex-guardas, 50 ó 60 han salido por partes deshonestos", dice el jefe Luis Carlos Díaz.

Ejercer mayor control en los buses, taxis y colectivos. Aparecerse por sorpresa en las empresas, para llevar a cabo ciertas revisiones. Organizar cursos sobre normas y problemas de tránsito con conductores, guardas, usuarios y peatones; fortalecer e incrementar campañas educativas sobre el tránsito en colegios y escuelas, para que, desde pequeños, los ciudadanos conozcan sus deberes y derechos. Dotar a los azules de radio-operadores y cámara fotográfica para casos de accidentes (con el fin de despejar rápido la zona); cambiar el "espejómetro" por el velocímetro (para controlar velocidad). Aumentar las multas, para que se sientan, y modificar y concretar apartes del Código de Transporte y Tránsito. Son sugerencias que salen a relucir cuando se habla de control al transporte público.

El "taco" del centro

LA BENDITA CONGESTION

No son exactamente jaculatorias las que se nos salen cada vez que quedamos atrancados en un taco del centro de la capital antioqueña. Congestión en el centro, y muy especialmente en los alrededores de la Carrera Bolívar, entre San Juan y la Calle Bolivia, donde confluyen casi todas las rutas de buses.

Algunos consideran que una fórmula para atacar la congestión puede ser el frenar la entrada de vehículos particulares al área central—"los buses y taxis mueven más gente...y nadie se va a morir por caminar unas pocas cuadras; aquí, si el bus no nos deja en la puerta del trabajo o la casa, no nos sirve; en todas las ciudades del mundo la gente camina"—.

Otros, menos drásticos, no plantean la cancelación, pero si la restric-

ción de los vehículos particulares—"se pueden organizar como en otras ciudades, por ejemplo, permitir el ingreso a determinadas placas, por días—".

Se sugiere, también, prohibir el estacionamiento en las vías céntricas; llevar un verdadero control de carga y descarga de mercancías; que esto se haga en la noche y en horas de poca circulación; repartir los paraderos de los buses en una zona más amplia y hacer de estos verdaderos paraderos colectivos para varias líneas y sin permitir el sistema "del arriero"; es decir la espera que un bus hace del que le sigue, en la frecuencia de su ruta. De otra parte, algunos creen que sería conveniente tener más buses y menos busetas—"los buses son más cómodos y en ellos cabe más gente, entonces entrarían menos carros al centro—".

Entre las alternativas aparece una que, en concepto de quienes la defienden, no sólo descongestionaría las calles, sino que, además, mejoraría la situación del transporte público: el establecimiento de diferentes jornadas laborales "que unos salgan de su trabajo a las 4:30 p.m.; otros, 30 ó 60 minutos después"—es muy difícil vaciar toda una ciudad al mismo tiempo—.

QUIEN DIJO ACCIDENTES...

En 1976, se registraron en Medellín, 417 muertes en accidentes de tránsito. En 1982, 421; discriminados así: 275 peatones, 59 motociclistas, 49 pasajeros, 19 conductores, 7 ciclistas, 10 parrilleros de moto, 1 ayudante de carro y 1 ocupante de una residencia.

En el primer trimestre del presente año hubo un total de 83.928

infracciones de tránsito. Entre ellas, 7.920 (un 9%) al llevar pasajeros delante de la registradora, y 9.897 (12%) por pasajeros de pie. También figuran en la lista: atropellar vía o no marcar parada (8.013), licencia caduca (6.745), no respetar señales de tránsito (6.004) y parquear en zona amarilla (5.328).

En 1156 accidentes de tránsito, registrados en ese mismo periodo, estuvieron implicados 184 buses (el 11.2% de los vehículos implicados; tercer puesto después de las motos y los automóviles). El 32% de los accidentes se registró en el área central. Se contabilizaron en el trimestre 1.518 heridos y 32 muertos, en dichos accidentes.

¿CUALES SEGUROS?

"Usted se choca con un taxi o con

un bus y lleva las de perder; ahí no hay quien pague". Esta afirmación que se repite una y otra vez, nos lleva a preguntarnos por los seguros de esos vehículos.

Las normas los exigen. En la práctica, muchas veces no se cumple. Empresarios y propietarios sostienen que las compañías aseguradoras no se les quieren medir al transporte público, "por riesgoso". La alternativa más sencilla de lograr es el seguro colectivo, por daños a terceros y responsabilidad civil; pero es prácticamente imposible conseguir el seguro para el vehículo mismo.

También comentan que, como propietario de un bus o de un taxi, usted goza del seguro que la agencia vendedora tiene para ese vehículo; pero una vez éste se termine, queda en el aire.

Los que corren con suerte y logran asegurar sus vehículos, en el momento de un choque confirman que la compañía de seguros muchas veces no les paga; hay empresas transportadoras que tienen hasta 30 carpetas de demandas por este concepto, y aún esperan la respuesta de las aseguradoras.

¿Qué hacer? Proponen la creación de una compañía de seguros de los transportadores. Se hizo el intento hace dos años, pero no se llegó a nada—"por las exigencias que había, se necesitaba mucho dinero; habría que vender todos los buses—".

Y mientras piensan en esa alternativa, hay quienes toman decisiones prácticas: "el mejor seguro es un buen mecánico, un buen mantenimiento y un buen chofer—".



En 1982 la Cruz Roja Colombiana atendió 17.202 servicios de ambulancias

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