

Una bomba que se fabrica con tolerancia

¿Tolerancia o incapacidad?

Por todos lados, los problemas del transporte público de pasajeros, aparecen rodeados de una especie de complacencia y tolerancia.

Se tolera un código vago; la existencia de empresas que no cumplen las exigencias, los desacuerdos en requisitos y cobros de trámites; el trabajo de particulares en el servicio de taxis. Se toleran los vehículos en

mal estado y las incapacidades e inexactitudes de los funcionarios que tienen a cargo las revisiones. Se toleran (y tratan de controlarse) alternativas de transporte no aceptadas legalmente, colectivo y diferencial, por ejemplo. Se tolera la conversión de vehículos a jerarquías que no los acojen (buses sin especificaciones de TSS, se reciben como tales). Se toleran los sobrecupos en busetas, los 3 viajes de algunos buses que no aspiran más que a cobrar un subsidio, las terminales inadecuadas, licencias de 9ª. categoría que

parecen obtenidas en 2 años, e insuficiencias en las horas-pico; se toleran, por tanto, las filas de los usuarios, por años, y años...

El verbo tolerar siempre presente: en cuestiones de mantenimiento y política automotriz; en los monopolios de las rutas; en la eterna congestión del centro; en la aceptación de planes de vivienda popular que no reúnen todos los estudios "necesarios" —en materia de transporte, por ejemplo—.

Tolera el usuario el mal servicio; y tolera la tarifa que le pongan. Tole-

ran empresarios y autoridades, infraestructuras viales inadecuadas o inapropiadas; se tolera la inseguridad, los intermunicipales en un área que no les corresponde, la inestabilidad de los funcionarios, la falta de información al usuario y un excesivo centralismo en las políticas del transporte. Se toleran las improvisaciones, las faltas de estudios serios, excesos en la capacidad transportadora de las empresas y la falta de protección y capacitación para el conductor.

Tolerar ha sido y es la clave. Por razones socio-económicas, por razones políticas, o porque tal vez es lo más cómodo. Un usuario tolerante resulta mejor para el gobierno; y un gobierno tolerante, ideal para el transportador.

Y de tanta tolerancia...se llega a la impermeabilidad. Se es impermeable a las críticas e, incluso, a cualquier alternativa que se sugiera. Ojalá, alguien demuestre a la comunidad lo contrario.

Lo que queda

¿Y qué sugerencias y recomendaciones quedan?

—Código

Hacer una revisión estructural del Código de Tránsito y Transporte. Aclarar los apartes que dan pie a interpretaciones; equiparar prohibiciones y sanciones. En los casos concretos en que se quiera establecer tareas delegadas a las administraciones locales, hacer que éstas respondan a un piso reglamentado; esto, de tal manera que se evite ese juego de medidas que nacen y se tumban porque no tienen amparo legal..., porque el código no las justifica o explica.

—El manejo

La problemática de transporte de la capital antioqueña tiene una serie de situaciones particulares que difieren de aquellas de Bogotá y otras áreas del país. Es importante, entonces, propender por una descentralización en el manejo de los problemas del transporte público de pasajeros. En el caso concreto de la ciudad de Medellín, sería importante buscar, además, el manejo de la situación, siguiendo un sistema igualmente "descentralizante", con más técnicos y menos políticos. Por ejemplo un manejo comunal-integrado. Cada comuna tomada como ente independiente en, un

programa coordinado de diálogo, diagnóstico, estudio de soluciones, y que no se separe el programa de transporte, de otros tan importantes como la vivienda y la infraestructura educativa, laboral y de salud.

—La congestión

El problema de la congestión en el centro de la ciudad se plantean alternativas combinadas. Estudiar restricciones del ingreso de vehículos particulares al área, y ampliación del área de paraderos de los buses, combinados con un control de actividades de carga y descarga. Y, a más largo plazo, el establecimiento de diferentes jornadas laborales (con salidas a distinta hora), benéfico para el servicio de transporte en general.

—Los servicios

Se piensa en el futuro del transporte de Medellín y surgen fórmulas combinadas de servicios: taxi, colectivo, mixtos, buses subsidiados, TSS y diferenciales; carros particulares, el Tren Metropolitano y una especie de bus de barrio. Si se va a dar opción a una real competencia es bueno, entonces, que se establezcan parámetros dentro de los cuales se fije la autorización legal y las limitaciones y garantías de todos los servicios.

—La tarifa

La decisión sobre el desmonte del subsidio, sigue en pie. Nos dirigimos hacia la tarifa plena. Pero precisamente en esa tarifa sigue concentrándose un problema. Uno A del transporte de pasajeros. No problema para el transportador, sino para el usuario. Se sugiere el estudio de diferentes opciones: desmonte de subsidio en rutas planas e incluso de la gasolina (para todos) ese mismo dinero, revertirlo en las zonas de menores recursos; combinación de pendiente y plano en una misma ruta, con el fin de buscar cierto equilibrio en las tarifas, en las alternativas de pérdidas y ganancias.

—Conductores

Resulta indispensable poner todas las pilas a funcionar en materia de protección legal de los conductores del servicio público (salario, seguro, prestaciones, etc.) y muy especialmente en lo que concierne a capacitación. Eso anda manga por hombro.

—Calidad

En materia de transporte público de pasajeros parece que no hay prioridades; por todos lados falta orden...y qué decir de la calidad: calidad en las partes, los repuestos y el mantenimiento de los vehículos (buses y taxis); calidad en las vías públicas; calidad en los controles de empresas y parque automotor. Se deben vigilar con más periodicidad las empresas y ser realmente estrictos en el otorgamiento de revisados y tarjetas de operación (en este último punto, concretamente, es simple cuestión de seguridad de los ciudadanos..., simple pero "serio").

Y hablando de calidad, se necesita un verdadero plan de reposición con efectos prácticos, créditos "creíbles y factibles". Si es que se quiere mejorar la calidad del parque automotor.

—La información

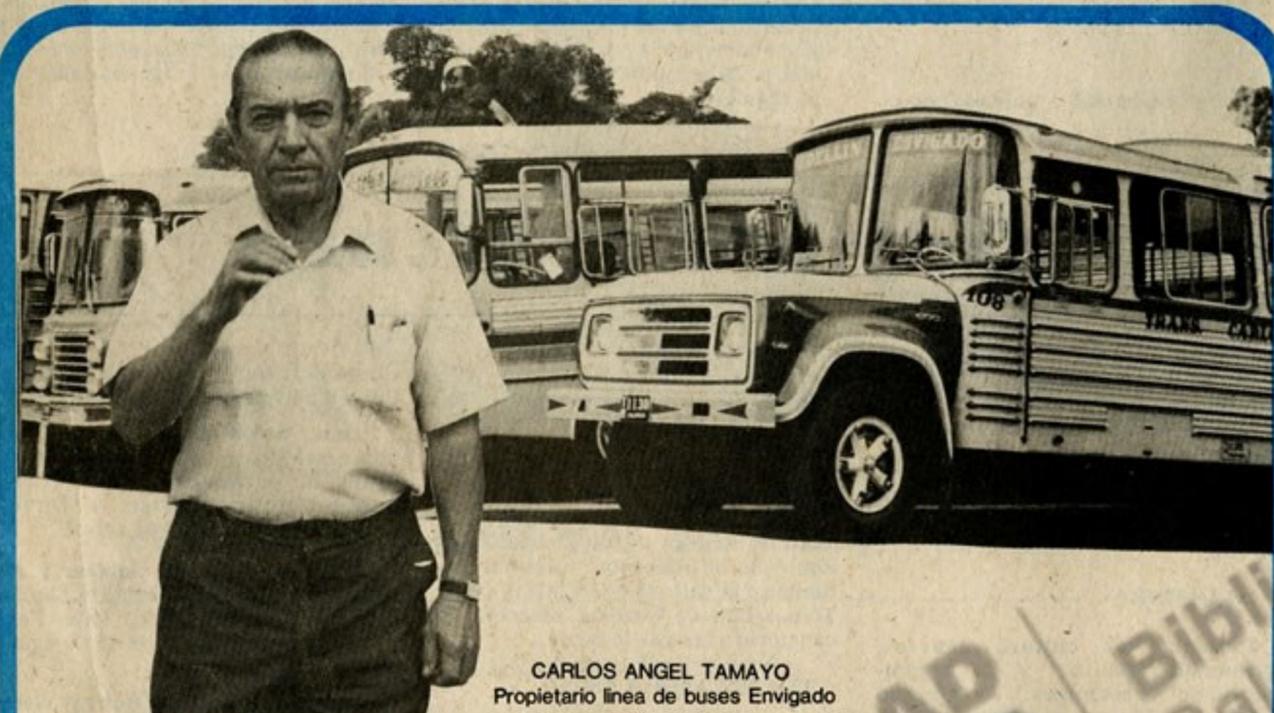
Falla elemental del transporte público de la ciudad, es la total desinformación del usuario. Se sugieren campañas (cursos y charlas) con conductores, usuarios, estudiantes, Guardas del Tránsito. Ah...que bueno que se pudiera conseguir documentación (por ejemplo el Código) en la ciudad.

¿Algo práctico?: croquis demarcados con horarios y frecuencias de las rutas en los paraderos. Es algo estipulado y no se cumple. A la vez que ofrecería los datos que el público necesita, permitiría, por parte del mismo, un control indirecto del cumplimiento de esos horarios y frecuencias. Esto hace falta para "ayer"...

—Definiciones

Sería importante volver a definir qué es competencia de quién en materia de Transporte Público. Qué le compete a la Secretaría de Tránsito. Hasta dónde va el Intra y qué delegaciones tienen los diferentes funcionarios locales. Ahora todos hacen un poco de todo...y así es más fácil evadir responsabilidades. Si corresponde al Congreso legislar...bueno, hay que comenzar por eso.

Y paralelo a esas definiciones, es urgente la búsqueda de recursos para el análisis y el estudio del transporte. Hay opciones sugeridas; por ejemplo, la canalización de sumas de dinero del impuesto de rodamiento.



CARLOS ANGEL TAMAYO
Propietario línea de buses Envigado

"Hemos comprobado que una llanta reencauchada en



nos da un 50% de REAL ECONOMIA."

Porque las llantas reencauchadas con el nuevo y seguro sistema "EN FRIO"

GOODYEAR de retécnica dan el mismo kilometraje de una nueva, tienen la misma seguridad y cuestan la mitad.

Compruébelo como nosotros, y ponga a andar su negocio "sobre ruedas" de

retécnica
que técnica!

Cra. 46 No. 31-58 Conmutador 32 35 30 Medellín

Fuentes de consulta

—Rodrigo Salazar Pineda
—Rubiel Valencia Cossio.
—Pastor Restrepo, Gilberto Cardona, Pedro Ramírez, Ester de Ruiz, Samuel Villegas, Amado Hernández, Omar Salazar, Julio Estrada, Octavio Ramírez, Tulio Arbeláez, José María Velásquez, Iván Bedoya; Familia Carlos Angel, Pedro Giraldo, Arturo Laverde; representantes de Autobuses El Poblado y Tax

Individual—transportadores—
—Luis Carlos Díaz, Hernán Patiño, Jorge Gutiérrez, Jairo Jiménez, Jorge Durango, Jaime León Casas, Ernesto Sierra —de la organización de Guardas AZules de Tránsito—
—Alberto Díaz —Secretario de Tránsito y Transporte Municipal—
—Alvaro Obando, —del INTRA—
—Luis Carlos Herrera, Marcelo Marín, del Sindicato Nacional de Choferes y Sindea, respectivamente.
—Rodrigo Caicedo, Julio Giraldo, Guillermo Bustamante Alzate, Diego

Londoño W., José Ricaurte Fernández—Funcionarios—
—Usuarios.
Conductores de bus y de taxi.
—Estudios y documentos de: Decypol, la Corporación Financiera de Transporte, la Secretaría de Tránsito y Transporte; Francoise Coupé de Restrepo; Comité de Estudios del Nuevo Liberalismo, Firmes.
—Código de Tránsito y Transportes; Estudio Rumva, 1972; Revista Nueva Frontera.
—Archivo de EL COLOMBIANO.