

PLAZA PUBLICA

Tarifas del Transporte Público Modos de Conseguir el Aumento Conflictos en la Periferia

Por MIGUEL
ANGEL GRANADÓS CHAPÁ

Hay pocos sectores de negociantes privados tan poderosos políticamente como los permisionarios del transporte público, ya sea de carga o de pasajeros. Sus

(VIENE DE LA PRIMERA PLANA)

líderes disfrutaban de cargos públicos (una gubernatura y diputaciones, sobre todo) y son capaces de influir vigorosamente para que se dicten medidas legales y administrativas que favorecen la operación de sus negocios.

Los dueños de los autobuses en el Distrito Federal, como parte principal de aquel gremio, participan de esa misma fuerza política. Por eso no fue extraño que uno creyera en el amenazador anuncio que sus voceros formularon hace unos días. El aviso consistió en hacer saber que habría sustitución de las unidades actualmente en uso, y que en las nuevas se cobraría una tarifa de cinco pesos.

Más de una vez se puso ya en práctica este innoble procedimiento para elevar las cuotas que pagan los usuarios del transporte público. Los "delfines", las "ballenas", las "vitriñas" y "metrobuses" desbancaron a los antiguos camiones "chatos", y eso fue pretexto para establecer tarifas nuevas considerablemente más altas. Igual mecanismo se había utilizado cuando fueron introducidos los mencionados "chatos" para substituir a los "trompudos".

Ahora mismo, corre sobre el Paseo de la Reforma una línea de autobuses, dizque para servicio turístico, cuya tarifa es de doce pesos, con un recorrido que va sólo de la exglorieta de la Diana Cazadora a la Plaza de la Constitución. Hay que ver la sorpresa que por partida doble se lleva el público cuando descubre los autobuses que hacen esta ruta: primero, porque en medio de agudas, y en ciertas horas insalvables, dificultades para abordar un vehículo de servicio público, de pronto se topan con estos autobuses casi vacíos, en seguida se explican la causa, pues se azoran al saber que tienen que pagar casi medio dólar por transportarse unas cuantas cuadras. Naturalmente, muchos de ellos rehusan pagar esa elevada cantidad y se designan a continuar su espera que a veces es interminable.

El jefe del Departamento del Distrito Federal, profesor Carlos Hank González, negó que una decisión como la anunciada por la alianza de camioneros vaya efectivamente a ser adoptada. Menos mal que así sea, porque sería insoportable una nueva alza en las tarifas de este tipo de transporte público, ya elevadas en las prácticas por la reducción de las rutas. En efecto, es incontenible la tendencia a que el público pague más, cada vez, por recorrer las mismas distancias, pues a menudo se ha hecho preciso abordar dos unidades diferentes para cubrir recorridos que antes estaban abarcados en una sola ruta.

No sólo los permanentemente inclinados a ver pintitos en el arroz juzgamos necesario replantear el régimen jurídico del transporte público en el Distrito Federal. También lo hacen personas bienpensantes, como el diputado Angel Sergio Guerrero Mier (miembro del PRI y recientemente delegado de ese partido en las elecciones municipales extraordinarias en Puebla, lo que prueba que no es ningún hereje), quien propuso a fines de octubre una adición al proyecto de ley orgánica del DDF que, dicho sea entre paréntesis, ha sufrido y sufrirá tantas intervenciones de cirugía política que ni sus propios padres lo reconocerán.

El diputado Guerrero Mier no propone, como lo han hecho varias organizaciones políticas que pertenecen formalmente a la oposición, que se municipalice el transporte público. Su iniciativa es menos ambiciosa. Busca racionalizar el otorgamiento de concesiones, con objeto de evitar la formación de monopolios, pues actualmente hay personas, dijo sin mencionar nombres, que son propietarias hasta de trescientos autobuses.

El proyecto de Guerrero Mier sugiere que las concesiones se otorguen individualmente para la prestación del servicio con una sola unidad; que la concesión sea personal, inalienable e intransferible; que sólo pueda transmitirse por herencia; que se condicione su otorgamiento a que el concesionario se dedique personalmente a la prestación del servicio como actividad única y exclusiva; y a que se prefiera, para conferir los permisos, a las sociedades cooperativas, las agrupaciones, coaliciones y sindicatos de trabajadores.

Puede usted apostar doble contra sencillo a que la iniciativa del diputado Guerrero Mier no será aprobada. Son muy poderosos los intereses de los permisionarios, y para abatirlos haría falta una decisión política de más alto nivel.

Eso ha quedado claro no sólo en el Distrito Federal, sino también en su periferia. A principios de octubre, los dueños de los autobuses que dan servicio en la zona urbana de Naucalpan decidieron elevar las tarifas, entre 25 y 50 por ciento, sin contar con la autorización respectiva. El público protestó y hasta los diputados locales, priístas por supuesto, Jesús Moreno Jiménez y René Martínez Souverville anunciaron que pedirían el retiro de las concesiones del monopolista Eduardo Soberanes Romero, que desde hace treinta años domina la ruta México-Tacuba-Huizquilucan, utilizada por un millón de usuarios.

Ha transcurrido ya más de un mes de que se produjo el aumento de tarifas y el anuncio de los diputados. El incremento es el precio de los pasajes ya se hizo realidad, con o sin autorización. Y en cambio no ha surtido efecto la petición de los diputados, en caso de que realmente hubiera sido formulada. Por consiguiente, hay monopolio para largo rato.