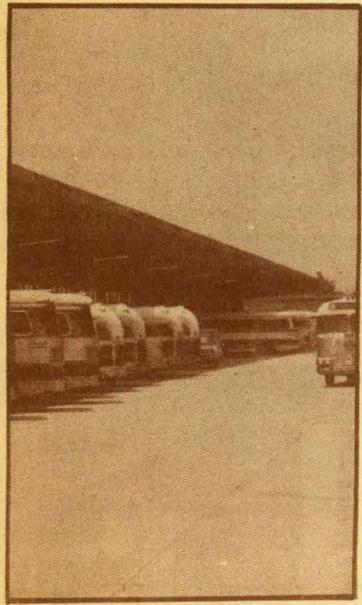




Transportes urbanos

¿Imposible?

POR MIGUEL ÁNGEL GRANADOS CHAPA



Aumento de tarifas, mayor lesión económica a los usuarios.

En la víspera de las fiestas patrias era de tal modo tensa la situación política planteada por los permisionarios del transporte urbano de la ciudad de México, que no es remoto que cuando estas líneas aparezcan frente a los lectores el asunto se haya resuelto en cualquiera de los dos rumbos posibles: o el alza de tarifas o en la adopción de una medida que sería trascendental: la municipalización de ese servicio.

Obviamente, el camino menos abrupto es el de admitir la exigencia de los propietarios de autobuses. Incrementar la tarifa, sin embargo, aunque no fuese en el monto demandado por los permisionarios tendría efectos negativos entre los usuarios. Dichas consecuencias no serían sólo de naturaleza económica, si bien los bolsillos de quienes utilizan el transporte en autobuses están ya brutalmente agujerados por la carestía de todos los satisfactores vitales. Al impacto económico se agregaría un golpe político. Los usuarios descreerían, una vez más, de las ofertas oficiales destinadas a hacerles suponer que su bienestar, o al menos el no empeoramiento de sus condiciones de vida, constituye una preocupación principalísima de las autoridades capitalinas. Y si bien sobran evidencias de que los ciudadanos del Distrito Federal son ejemplarmente resistentes y mansos frente a la arbitrariedad o a la inacción gubernamentales, elevar las tarifas del transporte público sería una medida que no quedaría impune políticamente.

El otro extremo de la cuestión supone una decisión política de grave trascendencia, aunque no le falten precedentes. Previamente es necesario salir al paso de la tesis, adoptada aún por funcionarios gubernamentales, de que el gobierno de la ciudad sería incapaz de manejar los autobuses urbanos. Con cinismo amargo podríamos decir que es de tal modo caótica la operación de dicho servicio, de tal manera se ofende cotidianamente a los usuarios por la irregularidad en las corridas y por el exceso de pasajeros admitidos dentro de cada unidad, que difícilmente nadie podría hacerlo peor. Ni siquiera el Departamento del Distrito Federal.

La autoridad capitalina no es novata en el manejo del transporte público. Ha tenido a su cargo durante más de medio siglo la operación de los transportes eléctricos. Y si es cierto que éstos quedaron rebasados —sobre todo los tranvías— por las condiciones de vialidad imperantes hoy, ello se debe más a la naturaleza del propio medio de transporte que a su manejo deficiente por la oficina pública a la que corresponden.

El Metro, a su turno, muestra que la operación de un servicio de este género por una dependencia gubernamental es no sólo posible sino eficaz. Por supuesto, podría elaborarse una larga lista de argumentos sobre los defectos que afectan al sistema de transporte colectivo, así como de sus insuficiencias, de muy variada índole; entre aquéllos y éstas sobresalen las agobiantes aglomeraciones y las consiguientes molestias que por largas esperas o apretujamientos insoportables experimentan los usuarios. Pero frente a ellos podríamos contrastar el increíble aumento en el número de pasajeros transportados (suman ya tres millones al día)

y que carecerían de un servicio semejante en los autobuses manejados por los permisionarios.

Si son ciertas las razones esgrimidas por los dueños de las unidades que prestan este servicio público, es decir: la operación de ellas es actualmente incosteable, no queda entonces más que asumir cualquiera de las dos posiciones enunciadas. En el fondo, se trata de resolver varias cuestiones de una vez: Se trata de saber si puede más el poder económico que el poder político (aunque en este caso haya una tan confusa mezcla de ambos); se trata de saber si los mayores costos en la operación de este servicio serán pagados directamente por los usuarios o, por ellos también pero al través de subsidios derivados de las finanzas públicas; y por último se trata de saber si tiene sentido que la sociedad pague a los permisionarios su onerosa intermediación.

Guardando las proporciones, es hora de decir a los permisionarios, como el presidente Cárdenas lo dijo a los empresarios regiomontanos, que quien esté cansado se vaya a su casa. Si los propietarios de autobuses han visto mermadas hasta extremos angustiosos sus utilidades, como alegan, o hasta sufren pérdidas, ¿por qué imponerles durante más tiempo el penoso sacrificio de hacerlos prestar un servicio que les provoca penurias? Mejor que los autobuses sean operados directamente por el Estado.

Ello propiciaría la adopción de una política menos incoherente que la que rige en esa materia en la actualidad. Es cierto que la fijación de las rutas corresponde, ya ahora, a la autoridad capitalina. Pero también es cierto que los permisionarios se mueven dentro de amplios márgenes de autonomía que les permiten influir de manera determinante en las medidas que los afectan, o burlar su cumplimiento cuando no resulta así.

Es claro que de hecho ha habido, entre 1976 y este año, aumentos de tarifas sin necesidad de que éstas sean elevadas oficialmente. El acortamiento de las rutas y la multiplicación de número de pasajeros en cada unidad suponen mayores ingresos para los permisionarios, que además faltan a la verdad cuando reprochan al gobierno el no subsidiar su servicio, cuando lo cierto es que la fabricación de las unidades, el crédito para adquirirlas y el combustible que las mueve están beneficiados por financiamientos públicos que les causan provecho sólo a ellos.

De igual modo como se subsidia la operación del Metro y de los transportes eléctricos de superficie, podría también financiarse la operación de los autobuses, si en verdad resultara deficitaria. Pero en tal caso los permisionarios saldrían sobrando. Si hay subsidio adicional al transporte urbano, éste no tiene por qué generar utilidades a intermediarios particulares, pues su presencia sólo encarecería el servicio.

Sobran ejemplos de servicios públicos que son pagados por los usuarios muy por debajo de su costo. El agua que consumen los habitantes del Distrito Federal es traída de fuentes cada vez más lejanas y, por consiguiente, su costo es crecientemente mayor. Nadie podría pagar el precio del agua, resultante de esos costos continuamente al alza. Algo semejante ocurre con el correo y con el telégrafo. En esos casos damos por hecho que el Estado los financie para que sus tarifas no crezcan extraordinariamente. Y también resulta natural que el Metro, los trolebuses y los tranvías tengan tarifas muy bajas. Pero en ninguno de esos casos nadie ha tenido la peregrina idea de que los administren empresas particulares que se queden con una parte de los recursos públicos destinados a esos fines.

Aún en países de más desarrollado capitalismo, los servicios del transporte citadino son administrados por la autoridad municipal. ¿Será imposible que modernicemos ese aspecto de nuestra vida urbana adoptando un modelo semejante, que no sería pernicioso sino benéfico para la colectividad?