

PLAZA PÚBLICA
MIGUEL ANGEL GRANADOS CHAPA

Autobuses

El modo en que se organice el servicio de transporte urbano de la ciudad de México debe partir de la experiencia y no de los dogmas políticos.

Cuando las líneas de autobuses estuvieron en manos privadas no satisfacían las exigencias de los usuarios, afectaban la circulación y explotaban a sus trabajadores.

La muerte de Luis Miguel Moreno Gómez, y la batida gubernamental contra el sindicato de trabajadores de Ruta 100 son asuntos de gran importancia por sí mismos, pero la tiene mayor todavía el problema del transporte en la ciudad de México, del que ambos se derivan o con el que están ligados. Sobre todo del segundo, es debido ocuparse más adelante, porque está en curso y tendrá secuelas insoslayables. Pero el cogollo del tema está en la naturaleza del servicio y la condición de sus usuarios.

Estos deberían constituir el eje de la cuestión, no por populismo sino porque lo que menos se le puede demandar al gobierno de una ciudad es que asegure el transporte a sus habitantes. Una ciudad que creció desordenada y velozmente como la de México, que se prolonga en suburbios que no corresponden al Distrito Federal pero pertenecen a la misma realidad, exige con mayor razón tal servicio, ofrecido de manera adecuada y económica. Ahora mismo, con la precaria operación del plan de emergencia, se ha comprobado la extrema necesidad de que opere pronto un mecanismo eficiente.

El modo en que se organice el servicio debe partir de la experiencia y no de los dogmas políticos. Cuando, por ejemplo, Acción Nacional demanda el traslado del transporte a la gestión privada, sobre la base de suponer que la administración pública es por definición menos eficiente que la de los particulares, incurre en amnesia y miopía. Y es que, en efecto, hay que ejercer las virtudes contrarias a esos defectos, memoria y perspicacia, para no incurrir en caminos que sólo conducen al fracaso.

Ya tuvimos transporte en manos privadas. Y fue tan caótica su operación, que hasta un hombre dotado de sólida fe (y practica personal de ese credo), en la iniciativa privada, como el profesor Carlos Hank González, se vio forzado a municipalizar dicho servicio,

acción que por largos años fue bandera de las agrupaciones políticas de izquierda.

Las líneas de autobuses en manos privadas no satisfacían las exigencias de los usuarios, afectaban la circulación y explotaban a sus trabajadores. Eran frecuentes las huelgas en ese ramo, aun auspiciadas por el renuente sindicalismo gubernamental, por las deplorables condiciones de los asalariados. Eso sí, los permisionarios amasaron fortunas y se adhirieron al poder político. Para sólo citar dos bancos de hoy, cuyos fondos remotos se amasaron con las ganancias del transporte capitalino, tenemos el caso de Bancrecer de la familia Alcántara y el de Banpaís, de la familia Rodríguez. Y actúan como senadores, diputados y gobernadores miembros conspicuos de esos clanes. Tal combinación de opulencia y mando propició un poderío que explicaba a su vez la ineficacia del servicio, que era lento y sucio.

Si la memoria no arrojava suficiente evidencia sobre la ineficacia de la gestión privada en los transportes, basta echar la mirada alrededor para ver lo que ocurre con el sector del transporte en manos de los particulares.

Sin incurrir en el desdén clasista con que a menudo son descritos sus operadores, es claro que se trata de una lección viva de cómo no debe organizarse un sistema de transporte. Hay un número excesivo de unidades, que circulan como les place (y son fuente de desórdenes en la vialidad y causa de contaminación), sus tarifas son altas, y provocan accidentes y otros percances. Si ha habido intentos por someterlos a disciplinas

Lo que menos se le puede demandar al gobierno de una ciudad, es que asegure el transporte a sus habitantes.

sociales mínimas, evidentemente esa tentativa se ha frustrado.

En estrecha relación con el carácter de la empresa está el de su financiamiento. Todo servicio puede ser pagado íntegramente o plenamente por el usuario, o ser ofrecido mediante alguna forma de subvención oficial. Si empresas privadas se encargan a partir de la próxima semana del nuevo servicio, tenderán a hacer rentables sus operaciones, y por ende solicitarán a la autoridad una tarifa que lo permita. En cualquier momento sería un golpe para la economía de los usuarios el tuvieran que pagar más por el transporte, ya que su economía se mide en centavos, y las alzas así sean milimétricas resultan desproporcionadas a los ingresos de los pasajeros de autobuses urbanos. Pero especialmente ahora, por la gravedad de la crisis, y porque se definiría como una maniobra sólo recaudatoria que presuntamente tiene carácter reordenador, subir las tarifas engendraría malestar incontrolable.

Si se decidiera combinar la gestión privada con el subsidio, habría entonces que preguntarse por qué las operaciones de un negocio particular se beneficiarían con dinero público, aun si se entregara la subvención a los usuarios directamente. Por lo tanto, y pese a las batidas del equipo gubernamental contra sí mismo, habrá de persistir una empresa pública. Si bien la recontractación de choferes que resultarán despedidos de la Ruta 100 tiene el obvio propósito de romper su resistencia y su unidad ante el actual embate, también es cierto que esa acción anticipa el carácter público del nuevo organismo. Que deberá ser menor que la empresa quebrada, ni quien lo dude.

CAJÓN DE SASTRE

Tres priistas se han significado por oponerse a decisiones de política económica adoptadas por el Ejecutivo. El titular de este poder, el doctor Ernesto Zedillo, dijo a los editores de periódicos en los Estados Unidos que no aspira a salirse siempre con la suya, y que pretenderlo sería no practicar la democracia. Ese credo tendría que ser transmitido a los miembros del Congreso de la Unión y de la Asamblea Legislativa que suelen poner mala cara, en el mejor de los casos en el extremo llegan a pedir la expulsión de quienes disienten de la mayoría en las votaciones. Sergio Martínez, que fue un colaborador cercano de Genaro Borrego, tanto en el PRI como en el Instituto Mexicano del Seguro Social, no aprobó, como sus compañeros, las modificaciones al código financiero del DF. Se unió así, desde la ARDF, a la postura, solitaria también en cada una de sus cámaras, de la senadora Layda Santos y el diputado Alejandro Rojas.