

EL TRANSPORTE EN BOGOTA: EI AGRESIVO DOMINIO DE LA SIMPLICIDAD.

Por: Fernando Viviescas M.

I

La afición de los colombianos al simplismo nos impide percibir la complejidad de los problemas sociales. Por ello no sólo los desperdiciamos como reto para la creatividad y el despliegue de la imaginación sino que nos alejamos de la posibilidad de su tratamiento real y, en consecuencia, de la eventualidad de su solución, con lo cual nos hundimos en el sufrimiento irracional de sus efectos negativos y, por la vía de la costumbre acrítica, validamos y profundizamos una infracultura de la resignación y del acomodamiento a unas pésimas condiciones de existencia o de la sobrevaloración de la viveza, y por tanto de la agresividad, para "superarlos" individualmente.

Contrariamente a lo que sostienen los epígonos del "status quo", es decir, de la mediocridad, en Colombia no sabemos vivir, no tenemos una idea de la vida como disfrute ("maluco también es bueno", peroraba hace algún tiempo un narrador de fútbol con la entusiasta aprobación de los radioescuchas) y, por ello, todo lo que la humanidad crea para liberar al espíritu de las preocupaciones más simples y permitir el despliegue de la inteligencia y el deseo, consiguiendo más espacio y tiempo para el pensar y para el ocio, en este país -por ser incapaces de abocarnos seriamente a la comprensión de sus componentes y de sus articulaciones con el conjunto del entramado de la sociedad y por privilegiar su aplicación con intenciones inmediatistas y "para no complicar las cosas"- se convierte en un motivo más de atosigamiento de la vida individual y colectiva.

De allí que la vida en las ciudades -que son lo único grande y significativo, ésto es, complejo, que hemos construido como sociedad- transcurre por un camino dramático que, en contravía de la tendencia que cada vez más se materializa en la mayoría de las urbes del mundo, conduce a la disolución social y a instaurar en el individuo la angustia cotidiana y la actitud violenta como partes de su ser.

Así, el transporte motorizado -entendido más amplia y complejamente que el que lo reduce a buses y busetas- que, ante el crecimiento y consolidación de las grandes ciudades como forma ineludible de la existencia humana, se convierte en el gran aliado y soporte del mejoramiento de la vida cotidiana -no sólo aminora el tiempo de desplazamiento entre una actividad y otra sino que, por acercarlas, permite el control humano de tiempo y del uso del espacio públicos y llega, por eso, a facilitar la contemplación y enriquecimiento estético del diario vivir- en Colombia, especialmente en Bogotá, se ha convertido en la amenaza número uno para la construcción de una vida ciudadana e, incluso, para la misma vida física.

“...El resumen de accidentalidad (de tránsito) en Colombia (1996) es de un accidente cada tres minutos, un herido cada 10 y un muerto cada 70... En cuanto a los inermes peatones, el desastre es mayor. Por los años 80, los muertos peatonales eran el 12 por ciento del total, hoy son del orden de 44 por ciento y en Bogotá del 70 por ciento. Tal parece que las calles de la capital se han convertido en coto de caza de peatones...”

Sin embargo, es tal el peso de nuestra pereza mental que a pesar del tamaño de esta evidencia, a nadie, muchísimo menos a ninguna autoridad, se le ha ocurrido asumir el fenómeno del transporte y su correlato del tránsito de manera integral : como un problema que afecta tremendamente el conjunto de la vida de la gente y como constitutivo fundamental de la determinación de la cualificación de la personalidad ciudadana del país en tanto trasciende todos los ámbitos de la existencia individual y colectiva.

En lo fundamental, desde el Alcalde hasta el ciudadano más alejado del campo de las determinaciones, insistimos en reducir el panorama del problema del transporte a que en Bogotá ruedan demasiados carros o, como lo expresan los técnicos y quienes se creen más avisados, que casi siempre resultan redundantes, a que existe una insuficiencia de calles, y con esa perspectiva nos desgastamos en discusiones que buscan únicamente determinar los costos, reales y relativos, del sistema que reduciría el crecimiento de la utilización de automotores para la movilización ciudadana y que contribuiría a aumentar la velocidad de los desplazamientos y el volumen de pasajeros de los mismos.

II

Por aquella debilidad de la inteligencia, la totalidad de los bogotanos nos relacionamos con el transporte de manera primaria, y -por no tener capacidad de construir alguna consciencia sobre sus dimensiones- contribuimos a crear una maquinaria terrible que no sólo es la principal causa de muerte y generación de minusválidos de la ciudad sino que atormenta y disminuye el horizonte de calidad de vida de quienes aún no hemos sido víctimas del mismo.

Porque aquella dominación de la simplicidad en los campos del acercamiento colectivo-institucional a la problemática del transporte se introduce y actúa también en el orden individual y guía el comportamiento de las personas inmersas en el maremagnum del tránsito bogotano, acabando con la prudencia e impidiendo la construcción de actitudes ciudadanas como la solidaridad. A pesar de nuestro crecimiento urbano, ni en el campo de la educación ni en el de la política o cultura ciudadana se han creado referentes para que la gente eleve al estado consciente las determinaciones que el rodamiento de los vehículos les impone.

Quien conduce un automotor nunca piensa en cuánta potencia (en masa y en caballos de fuerza) le aumenta la máquina que lo transporta a su sólo fortaleza individual ni, muchísimo menos, en el crecimiento de su responsabilidad social que ese sólo hecho le infiere y, por ello, ningún conductor (ni las escuelas de conducción ni las Secretarías de Tránsito) hace consciencia sobre el hecho de que en cualquier eventual colisión con los peatones él (o ella : en esto no hay ninguna diferenciación de género) cuenta con una ventaja

sobrehumana que pone al otro a su merced : lo deja inmediatamente inerme ante su poder de destrucción.

Al contrario, en una actitud muy colombiana, esto es, sin asomo de sensibilidad o de racionalidad, las personas cuando conducen se parapetan en el vehículo y de manera instintiva lo utilizan como una ventaja contra los transeúntes y a la primera oportunidad la hacen valer en todo su poder intimidatorio. Por ello es una rareza que en un cruce de calles algún chofer (sin distingo tampoco de edad) detenga el vehículo por un momento y ceda el paso al peatón : más bien, incluso cuando los semáforos han autorizado a los de a pie para adelantar, amenazan con la posibilidad de moverlo para asustarlos y lograr pasar ellos primero. Si algo ocurre, la explicación invariable será, “él se me atravesó” : en Bogotá, como se sabe, el otro sólo se concibe como el que tiene la culpa de todo aquello que ocurre con nuestra participación.

Esta, que es la lógica de la cobardía y la ignorancia, es decir, letal en términos sociales, se extiende como tratamiento con respecto a la escala (que establece la jerarquía en las calles) de los vehículos : el conductor del bus o de la tractomula le aplica la misma consideración que al peatón a los Renault 4 y a toda la gama de automóviles pequeños (y estos, a su vez, a las bicicletas) y sólo va transformando su agresividad en temor a medida que el tamaño de los automotores que encuentra a su paso aumenta.

En términos de comportamiento, esta tendencia atemorizadora tampoco se circunscribe a los conductores que consiguen con ellos su sustento. Guía también el proceder de quienes por su situación económica o de su ubicación en las esferas políticas tienen la capacidad de aumentar su poder de intimidación por la vía de hacer ostentación del costo y la marca del carro o de adicionar al suyo el blindaje y más automotores y hombres armados como escoltas. Ellas y ellos, sean mafiosos, empleados del Estado o potentados -y los que están o se creen más o menos cercanos a aquellos estatus- actúan en las calles bogotanas con la misma lógica de los choferes de los grandes camiones y, por supuesto, en términos de agresividad y prepotencia alcanzan a ganarles.

De esta manera, en el devenir capitalino del transporte se configura, transcurre y se extiende esta disposición violenta hasta conformar una faceta absolutamente perversa del tipo de democracia que somos capaces de construir los colombianos : la de la igualación por lo menor, lo simple y lo inmediato, ya que bajo su manto se cubren el chofer de cualquier barrio popular y la más encopetada señora de las que aparecen en las gráficas que reseñan la “vida social” de la capital. Pues la calle no se asume como parte del espacio público (noción aún exótica por estos lares) ni se concibe como ámbito en el cual la vida individual y colectiva de la ciudad pueda alcanzar niveles superiores de consideración, sino simplemente como un campo de batalla y, por lo mismo, de exhibición y de ejercicio del poder con el que cada uno de nosotros puede someter, así sea temporalmente y sin tener el menor conocimiento de ellos, a todos los demás.

La sociología y, por supuesto, la psicología colombianas (al parecer, tan huérfanas de temas) nos deben una aproximación crítica a las interpretaciones y explicaciones de estas tendencias de los bogotanos. Pero también de otras que igualmente contribuyen a convertir nuestras calles en unas de las más azarosas del mundo: ¿Qué ocurre en la mente de un

bogotano, o bogotana, cuando encuentra un semáforo ? ¿Por qué razón, en lugar de atenderlo como un código universal que regula el derecho que nos asiste a todos a salvar en la forma más segura posible un cruce de caminos, consideramos que es un desafío a nuestra valentía y a nuestro ingenio ? y somos capaces de jugarnos la propia vida (la de los demás, en estos casos, ni cuenta) en el intento de “ganarle” a la luz roja.

¿Cómo funciona la mente de los capitalinos cuando conducen sus vehículos para inducirlos a que cuando alguien, que va adelante de ellos en una calle, les indica con sus luces direccionales que desea pasarse al carril por el cual ellos transitan, aceleren al máximo su automotor sólo para impedirselo ?

¿Cómo construye sus razonamientos aquel que se considera más avisado que todos (que somos, tendencialmente, todos) para que lo lleven a ubicarse delante de los demás vehículos y del mismo semáforo de tal manera que, incluso, queda incapacitado para darse cuenta del cambio de luz ? O el otro que siendo evidente la imposibilidad de salvar completamente la vía persiste en cruzarla y, en el cambio de luces, queda atravesado impidiendo que los que vienen en sentido transversal alcancen a sobrepasarla. No son los únicos, pero ambos contribuyen a materializar otra de las características del contexto bogotano del transporte : uno de los tráficos, también, más lentos del mundo.

Contexto que, por supuesto, tiene componentes menos psicológicos, más físicos : una ingeniería de vías caracterizada por diseñar y construir calles lo más reducidas posible -no cumplen las menores especificaciones de calidad, sin proporciones entre su tamaño y las alturas de las fachadas, sin bermas, sin separadores, sin delimitaciones de los andenes y antejardines- y puentes (que obligan a su refacción cada seis meses) sin consideraciones de peraltes (algunos los tienen al revés) con entradas a las calzadas absolutamente insuficientes y con curvas perfectamente cerradas que no guardan ninguna relación con el tamaño y la estructura de los camiones y buses que importan los transportadores; calles en las cuales ni se señalan los carriles o que, si han sido demarcados, aparecen y se pierden de manera intempestiva y cuyo pavimento no solo desaparece al menor aguacero sino que hay que reemplazar continuamente ; un “sistema” de señalización caprichoso, mediocre e insuficiente ; una técnica de control de la semaforización burocratizado, local y obsoleto que no considera la diversidad de los flujos y velocidades del conjunto de la ciudad ni de los sectores particulares y, por ello, no diseña ni ejecuta ninguna política de seguimiento y evaluación con lo cual la actualización no existe.

Todo lo cual hace de Bogotá la peor dotada, la más atrasada y la más provinciana -en cuanto a su trama vial- de todas las grandes ciudades latinoamericanas. No tiene nada que ver con Buenos Aires, Caracas, Guadalajara o Río de Janeiro, para no mencionar a México D.F. o Sao Pablo.

III

Este entorno malsano de circulación de vehículos y gente se ve complementado y potenciado a grados superlativos de estupidez y violencia por el indignante manejo del transporte masivo de pasajeros que impone el imperio más violento del atraso y del abuso

que existe en el país : los dueños de las rutas de buses y busetas del llamado “Transporte Público”, que para el caso de Bogotá incluye los de todos los municipios aledaños.

Soportado básicamente por el clientelismo politiquero, esto es, por la incompreensión urbana y la corrupción -que obliga al Estado tanto a subsidiar un aparato dedicado sistemáticamente al maltrato cotidiano de hombres, mujeres y niños como a mantener un monopolio del cual depende, incluso, para el mantenimiento del orden público-, este aglomerado no solo introduce y mantiene el mayor caos dentro del funcionamiento del tráfico de la ciudad sino que, montado en la práctica de una terrible sobre-explotación de la fuerza de trabajo de los conductores, dinamiza y mantiene en ejercicio un enorme complejo de irrespeto a la persona humana y contra los conceptos más básicos de la dignidad ciudadana.

Por la llamada “guerra del centavo”, este monopolio no sólo prohija y mantiene una lucha a muerte entre los mismos conductores sino que todos los días despliega por el territorio de la urbe la dinámica más agresiva de la arbitrariedad, la cual desencaja cualquier posibilidad de construir una perspectiva civilizada de existencia colectiva.

Dinámica de poder omnipresente pues -con exclusión de aquellos fragmentos donde habitan los componentes más ricos de las clases dominantes, que son mínimos- cubre toda la extensión de la ciudad, se extiende desde las primeras horas de la madrugada hasta cerca de la media noche e involucra en ella a la totalidad de los hombres y mujeres que, durante el día, tienen que trasladarse a algún lugar.

Es también una dinámica inevitable, mientras no se cambie de manera radical y estructural este aparataje y sus relaciones de poder que lo mantienen. No sólo porque la vida de la ciudad se da en el movimiento de sus gentes, esto es, por el transporte, sino porque para aquellos (mayoritariamente) hombres que, conduciendo los automotores, la disparan va en ello su propia existencia y se encuentran atrapados en una maquinaria que los obliga a no respetar ninguna norma y a evitar cualquier posibilidad de consideración de algo diferente del próximo pasajero que tienen al frente : con su trabajo tienen que conseguir, de un lado, el dinero que les permite a los dueños mantener el capital rodante y su renovación, la ganancia diaria y el pago de los seguros del automotor, eventualmente, los impuestos y la sempiterna corrupción que les garantiza a los propietarios el mantenimiento de sus privilegios tanto sobre las rutas como sobre los automotores; del otro, que la jornada les alcance para pagar su afiliación formal a la seguridad social y, al final, para cubrir el porcentaje con el cual les remuneran, el cual, con el sistema de liquidación diaria, es el último que se considera.

Tienen que disputarse sin desmayo, y a como de lugar, cada eventual usuario que aparezca en los andenes, de manera continua, desde la madrugada hasta el final de la noche, en un fragor de explotación premoderna que no tiene parangón en ningún otro campo de la vida urbana, y que los convierte en unos personajes para quienes el transcurso del día no es otra cosa que un proceso creciente de acumulación de fatiga, ansiedad, angustia y agresividad en busca de su sustento. Ningún otro trabajador de la urbe tiene en sus manos, durante tanto tiempo, la vida de tanta gente, ni alcanza a agrupar tal capacidad de crear temor en los

demás como la que les da a los conductores de buses la masa de estos y la velocidad de los mismos.

En esas condiciones es imposible que desplieguen cualquier consideración para con sus pasajeros una vez estos pasen el molinete. Detrás de esa talanquera, se convierten en un estorbo para la velocidad y el volumen de la carga : la verdad es que, para los conductores, detenerse para no hacer subir a nadie es literalmente una pérdida no sólo de tiempo sino, especialmente, de dinero. De la misma manera, no hay lugar para pensar en la comodidad y el respeto por quienes han abordado el automotor y a lo que se tiende es a amontonar, de cualquier manera, gente en el camión.

Así, el ciudadano y la ciudadana de esta capital están obligados a pagar por adelantado un “servicio” en el cual los ignoran como personas, sobre el que no tienen el menor control ni sobre la velocidad ni el itinerario ni la calidad; donde su lugar tienen que ser disputado con los demás pasajeros que son aglomerados sin el menor miramiento -propiciando con ello la proliferación del atropello, el irrespeto y el maltrato físico y psicológico- y en el cual ni siquiera pueden determinar dónde apearse porque esto depende enteramente de la voluntad del conductor.

Subirse a un bus o a una buseta en Bogotá es iniciar un proceso de disminución de la autoestima que no termina sino cuando nos apeamos del vehículo. En qué van quedando el yo y el super-yo -componentes fundamentales de la vida psíquica : de la imaginación, de la creatividad, del pensar, del afecto, del sentir, del lenguaje, de la interrelación con los demás, con la naturaleza y con los imaginarios- para la mayoría de nuestros conciudadanos, si consideramos que someterse a este tratamiento constituye parte de la cotidianidad que se puede prolongar durante toda la existencia, empezando desde la más corta edad, y en la cual la mayor parte de los bogotanos tienen que dedicar entre dos y tres horas diarias a sus viajes.

IV

Desde esta perspectiva puede argumentarse que el transporte público en Bogotá, incluso más fuertemente que la televisión y los demás medios de comunicación, constituye el mayor aparato de ataque a cualquier posibilidad de construcción de autonomía de pensamiento individual y colectivo -los usuarios, por serlo ceden toda su capacidad de actuar al conductor y de manera más amplia a lo que el sistema como tal les depare- y, por esa vía, de la extensión y profundización de la ideología del sometimiento: de la resignación, del renunciamiento a la reivindicación de una mejor condición de existencia individual y colectiva.

El conformismo generalizado tiene en el mantenimiento de las actuales condiciones de funcionamiento del transporte su más fuerte soporte. El temor, la agresividad, la violencia, la inseguridad y, sobre todo, la resignación tienen allí su caldo de cultivo y en su combinado funcionamiento producen un ciudadano sin aspiraciones, sin capacidad de formarse, de imaginar una forma de vida diferente, y por tanto, sin capacidad de organizarse y de demandar la participación ciudadana para luchar efectivamente desde la arena política, que es la de la autonomía, contra el imperio de la corrupción y, además,

contra la incomprensión del fenómeno urbano y de la conformación de la vida citadina proveniente de la mirada técnica.

Todo lo anterior muestra la enorme dimensión que tiene el, eufemísticamente, llamado "problema del transporte en Bogotá", y señala, la irresponsabilidad política de tratarlo únicamente como un problema técnico. No sólo porque atraviesa y condiciona todo el espectro de una posibilidad de existencia individual y colectiva sino, porque, además, insistir en manipularlo de manera simple, unívoca, no hace otra cosa que fortalecer los soportes premodernos, provincianos y, por tanto, violentos que lo reproducen y mantienen.

Su complejidad obliga a ubicarlo en una perspectiva estratégica no sólo en el tiempo sino en el espacio: en el entramado de la construcción de la ciudad del próximo siglo, en el cual sólo una movilización de pensamiento, imaginación y creatividad colectivos, esto es, de refundación de la política, puede sacarlo del dominio de la corrupta premodernidad que lo domina y usufructa.

Como ya lo demostró la construcción del Tren Metropolitano de Medellín (al cual quieren quebrar los dueños de las rutas de buses) la discusión técnica no soluciona absolutamente nada, si ella no involucra el entorno político y el ámbito educativo de la ciudadanía. Todos los "Transmilenios" que se inventen serán insuficientes mientras no se modernice, se humanice, la explotación de la fuerza de trabajo de los conductores y se les reconozca su existencia en el siglo XX. Y el llamado a todos los técnicos del mundo será un grito en el desierto mientras no se construya una ciudadanía que considere, esto es, que introyecte en términos individuales y colectivos un imaginario de vida en el cual la dignidad personal sea componente ineludible de su propio ser.

Entre tanto, todas estas cuestiones apenas servirán para darle aire a los alcaldes y administradores de la ciudad mientras transcurren sus períodos de gobierno: su cuarto de hora y para permitir que los especialistas del transporte, que como nadie sostienen la preeminencia del simplismo en la mirada de este asunto, puedan mantener sus empleos.

Bogotá, febrero 01/99