



Los transportes y el tránsito

Por Arturo Alfonso Roselló

EL problema del tránsito, como cualquier otro, ha de examinarse con visión de conjunto, si se quiere resolver en forma total y no parcial, y, sobre todo, si se aspira a que esa solución sea permanente, es decir, útil para hoy y para mañana. Sin embargo, en materia de transportes, nuestra imprevisión, nuestra falta de método, nuestra renuencia a examinar las cosas con reposado estudio, a fin de conjugar todos sus factores y proveer a todas las necesidades, son idénticas a las que ya hemos puesto de relieve en todos los rumbos de la administración del país. Existen muchas dependencias y muchos organismos que, en teoría, se supone que están ahí para prestar tales servicios. Pero, de hecho, no los prestan ni los pueden prestar, por que no existen ni la coordinación, ni el engranaje, ni las normas, ni el mecanismo técnico que son indispensables para tal logro. De ese modo los organismos que se crean se convierten en centros burocráticos sin más finalidad que absorber el parasitismo político. Los cargos que debían estar en manos de técnicos, se distribuyen, con cada cambio de situación, —y a veces en cada cambio de ministro— entre los aspirantes influyentes que no se ocupan de la función, sino del sueldo. Y es obvio que la dependencia, de ese modo integrada, no puede desenvolver una tarea idónea, sino, a lo sumo, tramitar, rutinariamente, para cubrir la forma, aquellos expedientes que dan oficial legitimidad a un orden de cosas cuya permanencia se traduce en riesgo de todos.

Véase el panorama anárquico que ofrece en nuestro país la regulación del transporte. En Gobernación se examina a los aspirantes a "choferes" y se les expide la Cartera Dactilar. Esta cartera, en ocasiones, no certifica la aptitud del que la posee. Los exámenes, por lo común, se reducen a que el aspirante conduzca el vehículo alrededor de la manzana y pruebe, como expresión de su pericia, que domina el arte de dar marcha atrás o de deslizarse entre dos obstáculos. Millares de personas quedan así capacitadas, legalmente, para sentarse ante un timón y proyectar hacia adelante, con riesgo de la vida y de la propiedad ajena, un vehículo

de motor que depende por entero del que lo conduce. Y nadie sabe si éste es un cardíaco, un epiléptico, un irresponsable mental o un retardado. No se sabe si su vista es correcta o si su audición es normal. Lo que se sabe es que dispone de la Cartera.

El Tránsito lo regula la Policía. Cada jefe que se hace cargo de esa sección tiene, como es comprensible, ideas propias. Y las aplica por vía de experiencia tan pronto como se le instala en su oficina. De este modo la dirección de las calles varía, pasando a ser de bajada la que hasta la víspera era de subida. A veces el cambio es beneficioso, pero a veces no, porque en el acierto como en el error lo que ha imperado es el señorío de la real gana y nunca el dictamen maduro de la técnica. Se permite el estacionamiento en un lugar y a poco tiempo se prohíbe. No acabó uno de explicarse por qué en ciertos espacios abiertos se impide a los automóviles detenerse, en tanto que en calles angostas la circulación se restringe y entorpece, porque hay dos hileras de vehículos festoneando ambas aceras y por aquel pasillo metálico ha de ocurrir el tránsito caudaloso.

Los semáforos sirven, como es sabido, para regular la circulación allí donde ella se congestiona habitualmente. Fijan o establecen un turno alternativo para que, en los cruces urbanos, los vehículos que van por calles longitudinales o transversales se detengan o avancen con mayor fluidez y garantía. Pero en algunos trechos o zonas de la urbe, como en el Paseo de Martí, estos semáforos operan automáticamente, y sin coordinación entre unos y otros, con lo cual la eficacia de ellos se anula, ya que cuando en Neptuno se enciende la luz verde, en San José se enciende la roja, y la fluidez, como es natural no se consigue. Los embotellamientos se fragmentan y el sistema de luces, destinado a impedirlos, es precisamente el que los provoca.

Para regular el transporte en Cuba se creó, hace tiempo, como bien se sabe, una Comisión Nacional a la que habrían de referirse, debidamente centralizadas, todas las funciones que antes incumbían a las distintas dependencias oficiales. Desapareció así la Comisión de Ferrocarriles. Desapareció la jurisdicción un tanto teórica del Ministerio de Comunicaciones en materia de transportes. Lo que no

desapareció fué el viejo sistema. Las rutas de ómnibus, por ejemplo, operaban de acuerdo con permisos —de hecho, concesiones— otorgados por el Municipio respectivo. Los choferes continuaron habilitándose casi en serie en el Ministerio de Gobernación. Y, finalmente, la Policía continuó regulando el tránsito y concedía o retiraba permisos para estacionamiento, para piqueras de alquiler y para zonas de carga y descarga.

La Comisión Nacional de Transporte, desde sus comienzos, se burocrató. Fué creada con el fin plausible de resolver un problema de gran complejidad e importancia, que había que encomendar a especialistas y a técnicos. Virtualmente sirvió para encasillar, en posiciones muy bien remuneradas, a elementos adictos que ya no cabían en otras nóminas. La Comisión fué suprimida y en su lugar creada la Subsecretaría del Transporte. El collar difiere, pero el perro tiene la misma mancha en el rabo. No se ha hecho otra cosa que transferir de un sitio a otro una plantilla burocrática, probablemente un poco ampliada.

Por ninguna parte aparece la voluntad de coordinar, de organizar, al mismo tiempo que una política nacional de transportes, un mecanismo práctico que la desenvuelva, que la aplique. Se habla mucho de los accidentes del tránsito. Se publican estadísticas cuyas cifras aterran, respecto a los muertos y a los mutilados que esos accidentes originan. Pero todo sigue igual, porque aquí pesan más los intereses inmediatos, que los planeamientos de proyección futura.

A estos planeamientos, sin embargo, habrá que llegar, a despecho de las exigencias voraces que los interfiere la mala política. El tránsito en nuestra capital no podrá dejarse, como hasta ahora, a la buena de Dios. Hay que ir al estudio de una regulación general que incluya un sistema de señales lumínicas, no en media docena de cruces, sino en toda la urbe. Eso cuesta dinero. Pero no gastarlo cuesta vidas. Haga una comisión de juristas —entre ellos jueces— una suerte de código para las infracciones del tránsito, y aplíquense las multas a la integración de un fondo específico para financiar ese servicio. Ensáyese, en fin, una política nacional de transportes, que preserve al pueblo de los riesgos y de los abusos que sufre.

AM, nov 30/52

PATRIMONIO DOCUMENTAL

QUINTO DEL INSTITUTO DE LA HABANA