

## *Buseros y microbuseros: la ley del más fuerte*

Las calles y avenidas de El Salvador tienen unos amos indiscutidos: los motoristas de buses y microbuses. Ellos imponen su ley —es decir, la ley del más fuerte— a diestra y siniestra, sin importar las consecuencias de sus abusos y prepotencia. Todo les está permitido: la conducción a excesiva velocidad —100 kilómetros o más por hora—, en lugares de alta concentración peatonal —colonias y centros urbanos—; la saturación, con sus unidades, de las calles y avenidas, paralizando el tráfico a su absoluta discreción; la violación a su antojo de las más elementales reglas de tránsito; violencia sobre los derechos y la dignidad de usuarios, peatones y conductores de vehículos particulares; poner cotidianamente en riesgo la vida y la seguridad de miles de salvadoreños a quienes no les queda más remedio que tragarse su rabia; contaminación y distorsión del medio ambiente con el ruido de motores y claxons; y burlas ante la impotencia mostrada por sus víctimas —personas apartadas violentamente de las calles, usuarios arrojados por las puertas de las unidades en marcha, conductores particulares arrinconados por unos vehículos más grandes—, a las que no les queda más remedio que soportar los abusos y prepotencia de quienes, por sus “arreglos” con el poder, se han apoderado de calles y avenidas del país y han impuesto en ellas su ley.

En la actualidad, pese a los publicitados logros en la ejecución del nuevo sistema de transporte público, las calles y avenidas de San Salvador son un ejemplo paradigmático del poder que gozan los motoristas de buses y microbuses y de lo lejos que se está de controlar sus desmanes. Un día de semana cualquiera en la ciudad capital es aleccionador al respecto.

Entre siete y las ocho y media de la mañana, buses y microbuses, atorados de gente, se desplazan a toda velocidad por sus calles y avenidas. Aproximadamente, entre las nueve y las once y media de la mañana, buses y microbuses medio vacíos —no es extraño contar cuatro o cinco pasajeros por unidad— ocupan tramos importantes de calles y avenidas o se desplazan lentamente, a la caza de usuarios esporádicos. Hacia las doce del mediodía, comienza de nuevo la locura: exagerada (y absurda) aceleración de los vehículos en calles con semáforos, pelea de vías, tensión entre los conductores, roces entre las distintas unidades, maltrato a los usuarios, calor, cóleras reprimidas y amenazas por doquier. Alrededor de las tres de la tarde —cuando ha pasado el ajetreo del mediodía—, buses y microbuses vuelven a ocupar, con cuatro o cinco pasajeros a bordo, el espacio de las calles y avenidas, o circulan lentamente hacia sus puntos de llegada. Hacia las cuatro y media de la tarde, estos amos de calles y avenidas reinician el ciclo de abusos por la clientela nocturna, formada por estudiantes universitarios, empleadas de supermercados o restaurantes de comida rápida, hasta las nueve o diez de la noche, cuando buseros y microbuseros dan rienda suelta a su obsesión por la velocidad y el peligro, sin importar quien se cruce en su camino o el riesgo al que exponen a quienes, quizás sin ser plenamente conscientes del peligro que corren y movidos por la necesidad, decidieron subirse a esos instrumentos de muerte. De esta manera, el ciclo no termina.

Lo descrito antes es experiencia cotidiana para la inmensa mayoría de salvadoreños, a lo largo y ancho del país, aunque el problema es más agudo

en los centros urbanos, donde la “viveza”, la “picardía” y la “hombría” de conductores de buses y microbuses son retribuidas con creces por unos usuarios siempre con prisa para llegar a sus lugares de trabajo, de estudio o vivienda. ¿Y, mientras tanto, las autoridades qué hacen? Bien poco o prácticamente nada. Así, desde las altas esferas gubernamentales se anuncian regularmente medidas drásticas —que se proclaman con bombo y platillo— para resolver de manera definitiva el problema del transporte público, pero al poco tiempo, esas medidas son revertidas —como es probable que suceda en estos días con las restricciones para la circulación de los buses viejos— por la presión de los empresarios del transporte público y por los compadrazgos existentes entre éstos y los funcionarios públicos más interesados en sus “negocios”, que en la seguridad ciudadana. Por su parte, los agentes de policía o bien brillan por su ausencia en las calles y avenidas, o bien son indiferentes al caos y la violencia generados por los conductores de buses y microbuses. Pareciera que la policía ha olvidado su mandato de velar por la seguridad ciudadana y que, con su indiferencia —por ejemplo, charlando o comiendo de espaldas a lo que sucede en las calles y avenidas—, es más bien cómplice de los ultrajes a que son sometidos a diario no sólo los usuarios del transporte público, sino los peatones y los conductores de vehículos particulares.

¿Cómo fue que los buseros y microbuseros se apoderaron de las calles y avenidas del país? Ante todo, por la desidia gubernamental: no se prestó atención a la proliferación de nuevas rutas y a la multiplicación irracional de unidades —obsoletas, en regular estado y nuevas—, que han saturado los



espacios destinados a la circulación de vehículos y personas. La excesiva oferta de buses y microbuses es palpable fuera de las horas pico, cuando no es infrecuente observar, en las diferentes arterias urbanas, unidades de la misma ruta casi vacías. Y esa oferta excesiva es uno de los factores que alimenta la agresividad de la que hacen gala buseros y microbuseros, cuando andan al acecho de las paradas donde se concentra el mayor número de usuarios potenciales.

En segundo lugar, la desidia gubernamental se vio acompañada de una corrupción sistemática, en el sector del transporte público: otorgamiento de permisos de línea a diestra y siniestra, compra-venta de licencias de conducir sin llenar los requisitos legales, exoneración en el pago de multas de tránsito y concesiones a importadores de buses y microbuses, quienes han hecho un pingüe negocio con la venta masiva de esos vehículos. Los tratos amañados han creado complicidades difíciles de romper, pero también han permitido a los empresarios del transporte contar con mecanismos de chantaje para presionar a sus “compadres” del aparato estatal.

En tercer lugar, a los factores señalados se suma la ausencia de un plan de desarrollo urbano, en cuyo marco tuviera su lugar una política de transporte público adecuada para las necesidades del país y sus habitantes. Sin un plan de esta clase —que considerara, en sus debidas proyecciones hacia el mediano y largo plazo, factores como el crecimiento de la población, el uso de los espacios urbanos, las dimensiones físicas de calles y avenidas, la ubicación de los centros de trabajo y estudio, los flujos peatonales y vehiculares— lo más seguro era que la expansión urbana se caracterizara por la anarquía, que sectores como los empresarios del transporte resultaran favorecidos por esa anarquía —a la vez que la reproducían— y que las autoridades no tuvieran nada serio que decir, salvo lamentarse del desorden vial y amenazar con uñas y dientes a quienes (buseros, microbuseros y empresarios del transporte público) han hecho del caos urbano su modo de vida.

Y aquí sale a relucir, en cuarto lugar, un elemento que se suele dejar de lado cuando se abordan los problemas del

transporte público: la subcultura que se ha creado en el mundo de buseros y microbuseros. Esta subcultura, caracterizada por el abuso, la prepotencia, la agresividad a flor de piel y la mala crianza, es coherente con uno de los valores que ha arraigado con fuerza en la sociedad salvadoreña desde hace un buen tiempo: la "viveza" o, como suele decirse, "ponerse vivos", esto es, no quedarse atrás, adelantarse a otros y no ser los últimos o, lo que es equivalente, "no ser lentos". En todos los ámbitos sociales hay "vivos" a escoger: en los negocios, el deporte, la escuela, el trabajo, el grupo de amigos... Los vivos —que pueden convertirse en "vivianes", es decir, en "aprovechados"— están en todas partes y, más aún, siempre hay alguien que es más vivo que el vivo de turno, por lo cual, el esfuerzo por no ser lento es interminable. La contrapartida del vivo es el "lento" (o, lo que es lo mismo, el "pasmado"), es decir, el que se queda rezagado, el poco listo en los negocios, la escuela, el trabajo, los deportes... El vivo, precisamente, pone de manifiesto su viveza a costa del lento, quien padecerá su condición sin más esperanza que la de encontrar a otro más lento que él.

En el mundo de los conductores de vehículos, el lento es el prudente al conducir, quien no maneja a excesiva velocidad, respeta a los peatones y no viola las leyes de tránsito. Dicho en la jerga de los instructores de manejo, son lentos aquellos que conducen "defensivamente", lo cual es, además, propio de mujeres o personas de la tercera edad. El vivo es el que hace todo lo contrario. De sobra está decirlo, los conductores de buses y microbuses forman parte del bando de los vivos, esto es, de los que no son lentos. Y, junto a aquéllos, también están muchos propietarios de vehículos particulares y de taxis, que no sólo violan las reglas de tránsito más elementales, sino que violentan la dignidad de quienes, por mala suerte, se cruzan en su camino.

Los conductores lentos, además de recibir ultrajes verbales por detenerse ante el rojo de los semáforos o por ceder el paso a los peatones, son acosados permanentemente y, en situaciones extremas, son sacados de manera violenta de las calles por quienes se saben en control de vehículos más grandes y veloces. Los lentos de a pie —los transeúntes— son un estorbo para buseros y microbuseros —al igual que lo son para muchos conductores de vehículos particulares y de taxis—. Si no se apartan, mala suerte... De todos modos,

ellos son los lentos, los que no se "ponen vivos", cuando pasan los que sí lo son. ¿Y la gente, el pueblo, la mayoría? Nada, simplemente se traga su frustración y maldice a esos irresponsables motoristas, pero, en el fondo, ve su viveza como algo digno de elogio... Pues, a los lentos, ¿quién los respeta?

Lo anterior pone de manifiesto lo difícil que es encontrar respuestas a los desafíos planteados por el transporte público. De poco valen las respuestas simples, las amenazas de las autoridades o las denuncias ciudadanas. Pretender resolver el problema con la renovación de la flota de autobuses revela una pésima comprensión del asunto, por parte de quienes —desde el gobierno— abanderan la medida. Estos buenos señores están lejos de entender que con unidades nuevas (o en mejor estado) lo que se estará dando a los conductores de autobuses son instrumentos de muerte más eficaces. Autobuses viejos o nuevos: ¿qué más da? Y es que, en efecto, ese no es un problema si están en manos de empresarios responsables —que no escatimen en ahorrarse unos pesos (dólares) en la revisión y reparación de sus unidades— y de conductores responsables —que tengan como principio rector de su conducta el respeto a la vida y la seguridad humanas—. Lo contrario, obviamente, sí es un grave problema: autobuses (viejos o nuevos) en manos de propietarios y conductores irresponsables son una amenaza para la vida y la seguridad de los salvadoreños. Que hay buses inservibles, que deben ser retirados de circulación —lo cual debe determinarse más por las condiciones mecánicas del automotor que por su fecha de fabricación—, es algo que está fuera de discusión. Que con ello baste, eso sí que no puede ni debe aceptarse sólo porque lo dicen los voceros gubernamentales.

Quienes están aferrados a la idea de que la crisis del transporte público obedece a la obsolescencia de buena parte de la flota de autobuses son incapaces de entender que el problema no se reduce, exclusivamente, a la mencionada obsolescencia, ni tiene a los empresarios y conductores de autobuses como únicos responsables. Los empresarios y conductores de microbuses, junto con los funcionarios que toleraron su proliferación exagerada y les encubren sus fechorías, son también responsables de la situación calamitosa en la que se encuentra el transporte público en El Salvador.

En fin, la solución de la crisis del transporte público no consiste únicamente reemplazar los au-

tobuses inservibles, sino que implica otros componentes —como por ejemplo, el control de las tarifas, las necesidades de la población, los horarios y la ubicación de los centros de trabajo y de estudio, el sistema vial, la asignación de líneas, la competencia de microbuses y taxis, la subcultura de conductores de buses y microbuses—, acerca de los cuales es poco o nada lo que se ha dicho. Más en concreto, el caso de los microbuses merece una atención especial, pues no sólo son parte del sistema de transporte público, sino que su contribución a la inseguridad y al desorden predominantes en el sector es significativa. Dejar a los microbuses funcionando tal cual, sería dejar al nuevo sistema que se pretende implementar con una profunda debilidad. Tampoco se pueden dejar de lado los mecanismos institucionales —junto con los funcionarios que los aplican— que sirvieron de respaldo para que buseros y microbuseros se convirtieran en los amos de las calles y las avenidas. Mientras esos mecanismos no sean transformados, la corrupción, los compadrazgos y los tratos bajo mesa seguirán siendo una garantía para los desmanes de unos señores que piensan que su ley es la única que cuenta.

No basta, pues, con cambiar los autobuses para que los salvadoreños no arriesguen su vida en las calles y avenidas del país. Además de renovar la flota de unidades del transporte, hay que cambiar —con educación y coacción— la mente y el comportamiento de buseros y microbuseros. Aquí no debería haber medias tintas: o respetan de una buena vez la dignidad y la seguridad de los ciudadanos o se someten a duras sanciones —económicas, de suspensión en el trabajo o de cárcel— si persisten en sus abusos y malos hábitos. Por supuesto, para meter en cintura a buseros y microbuseros se requerirá del compromiso de los principales actores políticos y económicos, así como de la presión ciudadana, pues, de lo contrario, aquéllos siempre contarán con una vía de escape para salirse con la suya. Quizás haga falta una legislación especial de carácter preventivo para el sector —que castigue con rigor las amenazas a la seguridad y a la vida de los ciudadanos, y no sólo los daños efectivos— y un grupo de agentes policiales dispuesto a aplicar la ley sin contemplaciones, sin temor y con la firmeza necesaria.

La protección de la integridad de los ciudadanos, su vida y su seguridad es una de las obligaciones constitucionales del Estado salvadoreño. Buseros y microbuseros atentan, día a día, contra la vida, la integridad y la seguridad de la población. En consecuencia, el Estado tiene la obligación irrestricta de adoptar medidas drásticas para prevenir que los ciudadanos no sean lacerados en esos derechos fundamentales. El Estado tiene que tomar medidas imperativas para *prevenir* —así sea con fuertes sanciones— atentados contra la vida, la seguridad y la integridad de los ciudadanos. En otras palabras, no se trata sólo de sancionar a quienes *efectivamente* han violentado esos derechos, sino también de sancionar a quienes amenazan —y entre más fuerte es la amenaza, mayor debería ser el castigo— con violentarlos, puesto que, en caso contrario, las pérdidas y el dolor con dificultad podrán ser reparadas con los castigos y penas que se puedan imponer a los causantes de las mismas.

Proteger la vida y la dignidad humanas supone estar vigilantes ante quienes, con sus acciones, provocan *efectivamente* muerte y dolor, pero también supone estar alertas ante quienes pueden —con sus acciones— causar muerte y dolor. Buseros y microbuseros provocan muerte y dolor y, por ello, no pueden eximirse del peso de la ley. De igual manera, amenazan con causar muerte y dolor, aunque no las causen de hecho. Pues bien, no hay que esperar a que haya víctimas mortales, si se pueden adoptar medidas para evitarlas; es decir, hay que hacer todo para *prevenir* ese dolor en las familias salvadoreñas. Hasta ahora es muy poco lo que se ha hecho en materia preventiva y no se ve ni claridad ni determinación en las autoridades para asumir con responsabilidad su mandato constitucional de garantizar la vida, la seguridad y la integridad de los ciudadanos. Mientras tanto, buseros y microbuseros seguirán imponiendo su ley, por más que funcionarios bienintencionados digan que, ahora sí, se les acabó la fiesta a los amos de las calles y las avenidas.

San Salvador, 30 de enero de 2002.

**Luis Armando González**  
**Director del Centro de Información,**  
**Documentación**  
**y Apoyo a la Investigación (CIDAI)**