

MUERTE SOBRE RUEDAS, UN PROBLEMA NACIONAL

Hay, en este momento, un auge en la preocupación por la seguridad vial. Y es una suerte que tal preocupación se haya acrecentado: la cantidad y la calidad de los accidentes viales han llegado a tal magnitud, que resulta insoportable la indiferencia ante las carnicerías habidas con motivo de atropellos, colisiones, vuelcos, despeñamientos y otras formas en que ocurren los accidentes automovilísticos.

El problema es mayor en el caso del transporte colectivo de pasajeros. No se desestima su significación en el universo de los automotores privados; pero, los datos que a diario se conocen, son los servicios colectivos los que ameritan un tratamiento inmediato.

Hasta el momento el problema se ha enunciado, se ha descrito: tal número de accidentes, tal número de heridos, tal número de muertos; pero no se ha intentado hurgar en sus verdaderas causas. Después de un accidente se diagnostica: exceso de velocidad o fallas en el sistema mecánico; pero con ésto no se ha hecho más que recurrir a las causas inmediatas. Detrás de ellas hay otras que se relacionan con los elementos objetivos y subjetivos que configuran la actual situación del transporte público; son éstas las que deben ser exploradas.

Como elementos objetivos se entienden aquellos hechos externos, inmediatamente cons-

tatables y medibles, que conforman la circunstancia de la transportación de pasajeros.

Como elementos subjetivos se entienden aquellos hechos internos, que no se pueden constatar ni medir inmediatamente, y que pertenecen al esquema actitudinal del elemento humano que interviene en el transporte.

Elementos objetivos y subjetivos no son excluyentes; se entrelazan para configurar y darle diversos matices al problema en consideración. Examinemos, entonces, algunos de ellos.

Sobresaturación de pasajeros en el transporte urbano e interdepartamental, hay un hecho objetivo evidente: las unidades se cargan de pasajeros más allá de su capacidad de contención.

La imagen clásica de un bus interdepartamental es la de un almacenamiento amorfo de personas, en asientos y pasillos interiores, y la de una colección de pasajeros equilibristas que viajan en las parrillas, escaleras y pescantes.

En la capital, la categoría de los equilibristas disminuye un tanto; pero el almacenamiento desconsiderado es de igual magnitud.

Cuando aparecieron los microbuses, se supuso que el viaje sería más cómodo al pagar una cantidad mayor a la que cobran los buses de línea. No fue así: en los asientos para cuatro pasajeros, se acomodan seis; y poco a poco la elas-

ticidad de admisión ha sido tal, que en este momento los usuarios viajan medio de pie, con el espinazo encorvado.

Esta objetiva *sobresaturación* tiene sus causas: unas también objetivas, evidentes; otras, relacionadas con la subjetividad.

En primer lugar está la *insuficiencia de unidades móviles*. Con motivo de la sistemática destrucción del transporte y de la falta de inversión privada y pública en este servicio —situaciones que obedecen al actual conflicto armado—, el número de unidades se ha reducido considerablemente y se ha desequilibrado la relación con el número de usuarios.

Este desequilibrio, adicionado al incremento poblacional en las áreas urbanas y metropolitana como consecuencia del desplazamiento de gente desde las zonas de conflicto; y adicionado también a la premura subjetiva de los pasajeros —incrementada en ciertos días y horas— por llegar pronto y temprano a sus destinos, premura que también se ha intensificado en vista de las actuales condiciones conflictivas, se ha resuelto en una sobresaturación de los transportes, sobresaturación que ha alcanzado proporciones alarmantes.

En segundo lugar está la *forma de pago a conductores y cobradores*. Hay varios empresarios que, ante las dificultades económicas del momento, han optado por pagar los salarios de estos trabajadores en proporción a las cantidades recogidas en concepto de pasajes. Así, de lo que se trata es de hacer una recaudación lo más alta posible; y conductores y cobradores se afanan en pescar el mayor número de pasajeros, dado el incentivo de un salario mayor.

Los dueños de microbuses que se han incorporado a las tareas de transporte colectivo, también actúan desde la misma perspectiva. Se tiene, entonces, un panorama de buses de todas dimensiones abarrotados en proporciones insostenibles, y de conductores y cobradores que casi obligan a los pasajeros a abordar unidades, que no son de su comodidad o conveniencia, en procura del incentivo pecuniario.

La falta de un cuerpo supervisor de las condiciones del tránsito y del transporte, es otra causa que colabora al incremento de la sobresaturación ya que, ante tal ausencia, conductores y cobradores llenan los buses en función de su deseo de ganar más, sin importarles la comodidad de los pasajeros, ni la conservación, ni la seguridad

de las unidades.

Esta sobresaturación tiene nefastas consecuencias. Al margen de las que se relacionan con la higiene y la comodidad, el exceso de pasajeros actúa sobre el funcionamiento mecánico de los buses y sobre algunos principios físicos relacionados con la velocidad y la estabilidad de los vehículos en marcha.

Muchos accidentes pudieran evitarse y muchas vidas pudieran salvarse si, con criterios técnicos y humanos, los empresarios, los conductores, los cobradores y los usuarios nos percatáramos de lo que significa la sobresaturación para la seguridad de las vidas humanas y para la duración y eficacia mecánica de los transportes. A este respecto, desde ya puede hipotetizarse que, de continuar la sobresaturación en los mismos niveles actuales, el número de accidentes aumentará con motivo del deterioro galopante a que están siendo sometidas las actuales unidades.

Después de la *sobresaturación* el otro elemento del problema es la *velocidad desmedida*. El Salvador es un país pequeño. Su capital, sus ciudades, las distancias en ellas y entre ellas son tan pequeñas, que bien valdría la pena recorrerlo despacio para disfrutar el paisaje y para no poner en peligro la seguridad personal viajando a una velocidad desmedida.

Por otra parte, hay carreteras, o tramos de ellas, que exigen una velocidad aminorada en vista de sus pendientes, sinuosidades o baches. Una velocidad entre 60 y 70 kilómetros por hora, es más que suficiente para viajar por las carreteras del interior, los 40 ó 50 kilómetros por hora son óptimos para circular en las ciudades; pero ocurre lo contrario: los conductores andan siempre en carrera abierta y desesperada. Hay líneas de buses ya famosos por la irresponsabilidad de los motoristas ante la velocidad y por el número y la calidad de accidentes que ocasionan.

Para esta velocidad descontrolada e irracional, también hay causas objetivas y subjetivas.

Está, en primer lugar, la *forma de pago a conductores y cobradores* que fue discutida en párrafos anteriores. Por quitarse pasajeros y ganar más, los conductores pelean vía continuamente, sobrepasan en condiciones de peligro e imprimen a sus máquinas unas velocidades incontrolables.

Viene, enseguida, una causa muy sutil,



difícil de percibir a primera vista; pero presente en el problema de la velocidad: el significado individual de la conducción y la velocidad.

Conducir, estar al mando de una máquina, les origina a muchos un sentimiento de *prepotencia*. Basta observar las poses, el lenguaje y el estilo de manejar de muchos conductores de vehículos, para caer en la cuenta de que, en ese momento, están viviendo un momento psicológico significativo para ellos: probablemente la superación momentánea de las imposibilidades y minusvalías psicológicas o sociales que llevan enquistadas en su psiquismo.

Llevar en las manos la suerte de muchas vidas y ejercer un pretendido control sobre la velocidad y el movimiento, son condiciones que a muchos alucinan con una falsa noción de poder y prepotencia. Es un verdadero mecanismo compensatorio que resulta más intenso cuando se trata de conductores jóvenes e inexpertos que buscan la autoafirmación de una identidad insegura e indefinida.

Hay también otra causa muy sutil, la *narcomanía de la música*. Desde hace algún tiempo la mayoría de los buses ha sido equipada con caseteras y parlantes. Se buscaba, probablemente, hacer placentero el viaje incorporándole música. Resultó lo contrario: se pone, por lo general, selecciones estridentes que enervan al conductor, agudizan su sensorialidad, exacerbando su imaginación, urticando sus ocultas necesidades y lo obligan a imprimir a la marcha una velocidad

dictada por el enervante ritmo de la música.

Quien disfruta es el conductor, y algunos pasajeros de similar estructura psicológica; los demás, alarmados por la velocidad, van demasiado tensos como para disfrutar plenamente del viaje.

Los conductores excesivamente jóvenes, y todos aquellos que padecen esta especie de "narcomanía musical," imprimen mayor agudeza a la situación.

Finalmente, hay otra causa quizás más profunda, en la base de la velocidad que se imprime a los vehículos, la *disminución o pérdida del sentido y del gusto por la vida*.

Las condiciones de violencia y presión que se viven desde hace 5 años, han originado, en muchas personas, una actitud tendiente a minusvalorar la vida, a naturalizar exageradamente la muerte y hasta a ponerse en situaciones de peligro, que son un reto verdadero a los límites de la muerte y de la vida.

"De todos modos, nos vamos a morir," respondió un conductor a un pasajero que le reclamó por el exceso de velocidad con que manejaba. "Al que le toca, le toca," dijo otro en una ocasión diferente. "Mejor morirnos chocados que baleados," afirmó un tercero ante otro reclamo similar.

Estas respuestas son síntomas de que ha bajado mucho la valoración de la experiencia de vivir. Así, por lo que al tema que venimos discu-

tiendo se refiere, se trata a los pasajeros como re-
ses que van al destace. No hay una preocupación
por conducir a la gente en calma y con seguridad
a su destino. Se trata, más bien, de una propen-
sión suicida y homicida que bordea el peligro con
deseos de caer en él.

La falta de control y supervisión del tránsito
en las carreteras, es otro factor que ha vuelto casi
irresoluble este problema.

*Sobresaturación del transporte y velocidades
desmedidas en la conducción* son, entonces,
las dos causas inmediatas de los accidentes viales.

Hemos visto como, detrás de ellas, hay otros fac-
tores causales objetivos y subjetivos, que se
entrelazan para darnos el triste panorama que en
este momento ofrece el transporte y la seguridad
vial.

¿Qué hacer? Las respuestas se derivan, lógi-
camente, del correcto tratamiento de los elemen-
tos aquí apuntados y de otros que, como en todo
problema complejo, se han escapado a nuestra
consideración.

F.A.E.

