

¿QUIÉN SE ENCARGA DE LOS INTERESES PÚBLICOS?

UNA BREVE Y NAVIDEÑA CRÍTICA



M.C. LUZ MARÍA NIETO CARAVEO

Profesora Investigadora de la UASLP

Lmnieto@uaslp.mx

Publicado en Pulso, Diario de San Luis

Sección Ideas, Pág. 4a del miércoles 25 de diciembre de 2002

San Luis Potosí, México.

URL: <http://ambiental.uaslp.mx/docs/LMNC-AP021225.pdf>

Cada vez que llega esta temporada me ocurre lo mismo. No me refiero a la temporada política, sino a la temporada navideña y de fin de año porque con frecuencia es una época en la que viajo mucho por carretera, tanto por motivos familiares como de trabajo. En esta ocasión mi nota es una breve crítica al desastre en que se encuentran los servicios de carreteras en nuestro país a pesa de la tan cacareada modernización carretera.

Mi punto de vista es la un usuario que no sabe de estadísticas sobre miles de kilómetros construidos, sino que padece los pésimos servicios de las llamadas autopistas, tanto privadas como públicas. No he recorrido todo el país por carretera, pero sí he manejado mi propio vehículo desde Chihuahua hasta Catemaco, Ver., desde Reynosa, Tamps. hasta Oaxaca.

Anotaré a continuación algunos ejemplos que tengo muy cerca y que son los que más me indignan por la frecuencia con que los vivo, comenzando por el que me parece más ilustrativo:

- 1) Si vamos desde **SLP a Matchuala**, veremos que a la altura del km 25, justo donde se unen la carretera 57 con el Libramiento Oriente de SLP. hay una curva-puente hacia la izquierda. Al subir el puente la vía se hace más angosta hasta que, cuando casi termina, nos quedamos con un solo carril. Además, ese carril se convierte en el “acceso” a una vía de dos carriles (El libramiento). ¿Por qué la carretera 57 se convierte así en una vía secundaria? En ese cruce, tanto de norte a sur como de sur a norte, todos los beneficios y
-

facilidades son para el libramiento. Quienes circulamos habitualmente por ahí ya conocemos de memoria los problemas y peligros originados por la decisión de autorizar la infraestructura más barata posible. Pero... ¿por qué tenemos que manejar por las carreteras de esta país confiándonos en nuestra “buena memoria”?

2) En el trayecto de la Cd. de México a SLP hay **tres retenes del ejército**. Uno después de salir del libramiento de la Cd. de Querétaro, varios kilómetros después de Santa Rosa de Jáuregui; el segundo está en el entronque con la carretera a San Luis de la Paz; y el tercero está casi a la altura del entronque con la carretera a Villa de Reyes, unos 30 km antes de llegar a la Cd. de SLP. En un viaje promedio suelo tener un retraso entre media hora y cuarenta minutos, dependiendo de las instrucciones que tengan los encargados de los retenes. También ha sido un retraso mayor, pues nos ha tocado ver kilómetros de cola en el retén de Querétaro porque, según nos informa el encargado, “el General” dio órdenes de parar y revisar a todos los vehículos sin excepción. Así que no podemos evitar que un soldado -muy comedido y amable, eso sí- entre a revisar cada rendija del vehículo con una pequeña lamparita. Con el tema de los retenes hay dos problemas.

a) Primero, que las **justificaciones “formales”** son completamente inverosímiles. Francamente el tema de la aplicación de la “Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos” es increíble. Alguna vez, cuando un sargento (eso dijo ser) me informó que la revisión era “por mi seguridad” le pregunté poniendo la cara más ingenua posible –no fuera a ser que se molestara conmigo-: ¿Y qué evidencia o estadísticas tienen de que hay más tráfico de armas de Sur a Norte que de Norte a Sur? ¿Por qué es más insegura la carretera cuando manejo hacia el norte que cuando manejo hacia el sur? El sargento nada más se sonrió y me respondió algo así como que “Usted sabe cómo son las cosas...”. En los últimos meses comenzó a aparecer en algunos retenes un letrero que dice “Revisión antinarcóticos” o algo así. La pregunta sigue siendo válida... ¿no? ¿A quién están protegiendo? ¿Los intereses de quién? Francamente la lógica de todo este asunto está para morir a carcajadas si no fuera porque todos sabemos cuáles son las auténticas razones de que las cosas sean así.

b) Segundo, que **la forma de organizar** los retenes es francamente arcaica e insegura. Jamás hay suficientes señalamientos que permitan a los automovilistas y demás choferes tomar medidas de seguridad, sobre todo cuando las colas son demasiado largas (o sea, casi

siempre). Estamos a merced de la pericia, prudencia y buena memoria de quien va a delante o detrás nuestro, de si traen las luces traseras/delanteras en buenas condiciones, o de si la carretera no está mojada y resbalosa, etc.. ¿Quién paga las consecuencias de la falta de seguridad vial en estos retenes? ¿Y de los retrasos? Si se da un accidente por falta de señalamientos oportunos, visibles y bien hechos... ¿el usuario tiene el derecho y la oportunidad de reclamar justicia ante quien corresponda? Y por cierto ¿A quién correspondería?

- 3) Un problema general a lo largo del país es la **lentitud de las casetas de pago** y la indiferencia de los empresarios ante las quejas de los usuarios. En la autopista Rioverde-SLP, el Libramiento de Querétaro, el Libramiento de Saltillo y la Autopista de Los Chorro (ahí mismo en Saltillo) tienen dos casetas de cada lado pero siempre funciona una sola. Jamás está abierta más de una caseta en cada carril, pase lo que pase. En ningún caso nadie puede abrir la otra caseta porque siempre falta algún jefe que tome la decisión o alguien no ha llegado porque se enfermó o “salieron a comer” o “están en corte de caja”. En la de Rioverde –por motivos sentimentales- tengo una fotografía donde hay una larguísima y lenta cola. En una ocasión, hace como dos años, usé uno de los formularios de quejas en el Libramiento de Saltillo y un mes después recibí una atenta nota explicándome que el problema se debía aun desperfecto la computadora de una de las casetas. Desde entonces, cada vez que paso por ahí me dan ganas de preguntar si todavía no encuentran quien repare la computadora, porque las cosas siguen igual o peor. Una excepción notable son las casetas de la Carretera del Sol en Jalisco y de la Autopista México-Querétaro (en las horas pico han colas impresionantes, pero están funcionando todas las casetas disponibles y las adaptan al carril de mayor tráfico). En estos casos me pregunto ¿Por qué a los dueños de las empresas de estas carreteras privadas no les interesa brindar un buen servicios a los usuarios? Me resulta claro que prevalece la lógica de las ganancias y la idea de que, al final, con quien tienen que quedar bien no es con el usuario...

Es evidente que en todas estas cosas que seguramente no padezco yo sola, tienen que ver dos cosas:

- La falta de **regulaciones** transparentes, claras y efectivas sobre la calidad de los servicios de las vías terrestres, así como

-
- la muy definida intención de privilegiar los intereses **privados** (los de las constructoras, los de las operadoras, los de las empresas) por encima de los **públicos**.

Alguien va a responder que se trata de una relación de costos-ganancias, que no se logra en punto de equilibrio económico, que las carreteras están subsidiadas, etc. pero yo respondería -más allá de los tópicos macroeconómicos- que entonces se trata más bien de quién paga las consecuencias de las pésimas condiciones y servicios con que viajamos los automovilistas.

¿Alguien tiene estadísticas confiables sobre los accidentes en los puntos señalados arriba, en comparación con el promedio? Es evidente que quien termina absorbiendo los costos de los accidentes, los retrasos, el deterioro de los vehículos, etc. somos los usuarios. ¿Y quién defiende ahora nuestros intereses y derechos?



Visita la página de la
Agenda Ambiental
de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí

<http://ambiental.uaslp.mx/>

La información y opiniones contenidas en los artículos y demás publicaciones disponibles en las páginas de la Agenda Ambiental de la UASLP, son responsabilidad exclusiva de los autores, y se publican con base en el principio universitario del libre examen y discusión de las ideas.

Derechos Reservados ® 2002 por los autores señalados.

Excepto que se indique lo contrario, este material puede ser reproducido y distribuido por cualquier medio físico electrónico, sólo sujeto a los términos y condiciones establecidos en el Open Publication Licence, v 1.0 o posterior (la última versión está disponible en <http://opencontent.org/openpub>).

Los derechos comerciales siguen siendo de los autores.

Copyright © 2002 by the authors listed above.

Unless otherwise specified, this material may be reproduced and distributed in whole or in part, in any medium physical or electronic, only subject to the terms and conditions set forth in the Open Publication License, v1.0 or later (the latest version is available at <http://opencontent.org/openpub>).

Commercial print sale rights are held by the authors.