Nuevas limitaciones a la libertad ambulatoria

CHILE - Polizontes hasta demostrar lo contrario

Ariel Zúñiga

Lunes 15 de septiembre de 2008, puesto en línea por Ariel Zúñiga

El sistema de transporte implementado en Santiago de Chile en febrero del año dos mil siete ha sido objeto de diversas críticas provenientes de todos los sectores, incluso desde el seno de la propia alianza gobernante y responsable único de su establecimiento.

Gran parte de las críticas esconden otro tipo de intereses, o inclusive sentimientos, que el que pueda tener un usuario en dicho servicio. En este país la opinión publicada refleja el modo de pensar de las élites quienes si se han subido a un bus ha sido o en el extranjero, o en un turismo extremo dentro de su propia ciudad. [Es por eso que se sigue girando en torno a las críticas obvias de febrero y marzo a pesar que el sistema haya mejorado ostensiblemente desde entonces ver .http://violenciaycontrol.blogspot.com/2007/02/curso-elemental-de-economa-no-es-la_28.html

Sin embargo, tras la evidente mejora que percibe el usuario pero que se esconde gracias a que se ha puesto de moda culpar de todo al transporte, se esconden los ruines intereses empresariales y los populistas y electoreros del gobierno. Los empresariales son el motor del sistema pues ésto se diseñó en miras a que inversionistas privados quisieran ganar dinero mediante el transporte urbano; el problema es que los contratos nunca lograron constituir un marco dentro del cual la ganancia legal y legítima redundara en un buen servicio. El gobierno, por otra parte, comprendiendo la dificultad de defender comunicacionalmente a su creación ha optado por contener el descontento congelando la tarifa mediante la dilapidación de multimillonarios y poco transparentes subsidios. Pese al aumento constante del precio de los combustibles la tarifa del transporte vale menos de cuando el diésel costaba la mitad.

La oposición aprovecha la oportunidad para vociferar en contra del gobierno y la disidencia de izquierda atornilla en sentido contrario del gobierno para mantener ardiendo un foco de conflicto sin conseguir relevar la cuestión fundamental que late tras de todo: Los míseros ingresos, las esclavizantes jornadas laborales, la lejanía entre las fuentes de trabajo y la habitación de los obreros, la precariedad laboral, el hacinamiento, y la desesperanza respecto a que estas condiciones varíen en el futuro.

Al no poder defender el sistema mediante a sus eficientes relaciones públicas el gobierno ha debido inventar a un culpable de todo el que nuevamente viene a ser la víctima: El usuario marginal.

La evasión en el pago es una constante del transporte público en todo el mundo pero en Chile es el único lugar en que se pretende eliminar. En vez que tolerar el mínimo porcentaje que no paga la tarifa, que es inferior al de muchas ciudades de primer mundo, se ha optado por emprender una cruzada en contra de los evasores. En un principio la típica campaña moralista que cualquier abogado, sociólogo o economista sabe la insignificancia de sus resultados; luego el control “aleatorio” de buses, asistido por carabineros, quienes luego realizan una exhaustiva revisión “aleatoria” de los pasajeros.

La razón por la que entrecomillo la palabra aleatoria consiste en que no se trata del azar lo que determina la revisión sino que el prejuicio del fiscalizador. Determinados buses, en determinados barrios, a determinadas horas transportan a determinados sujetos, que visten, hablan y se comportan de determinada manera que los hace blanco de una persecución.

Del mismo modo que el trasladarse a pie, y qué decir deambular, por la ciudad resulta peligroso para ciertos individuos pues serán controlados, revisados e intimidados por la policía como en los peores

tiempos de la dictadura; el trasladarse por los medios de transporte, vejatorios por su incomodidad, hacinamiento y lentitud, los sujeta a más violencia institucional. El caminar o el viajar en un bus no se trata de una situación elegida sino que lo único a lo cual puede acceder el pobre en una ciudad construida para los automóviles. Si camina será objeto del "*control de identidad, ver http://www.fileden.com/files/2008/4/18/1872452/control%20de%20identidad.pdf*" como si habitáramos Basora y si se va en bus se nos tratará de polizontes a menos que probemos lo contrario mediante un vejatorio escrutinio asistido de personal armado.

Los evasores son los mismos del sistema anterior, en su gran mayoría carecen de recursos para pagar la tarifa. Antes, convenían una rebaja con el chófer, hoy eso sería absurdo pues los conductores no pueden recibir dinero y según contrato sólo deben conducir. Nadie puede usar la evasión de forma continua y eficiente pues sólo se puede hacer en los buses ya que el metro está más vigilado que la sucursal de un banco; el sistema pende en la interconexión por lo tanto los evasores no son culpables de ningún déficit ya que sólo utilizan algunos buses en algunas oportunidades. Los más pobres ni siquiera salen a diario de sus poblaciones y alguien que pretende usar la evasión como un ejercicio diario deberá realizar todo su viaje en un lento bus.

Lo que no debemos pasar por alto es que una vez más la criminalización es la única respuesta a la que ha arribado el gobierno luego de millones de dólares dilapidados en asesorías. La evasión no es el problema pero se la inventa como tal para fijar la vista en otro sitio mientras hacen trampa; el costo humano de los miles de individuos seleccionados, discriminados, intimidados y castigados importa poco pues los débiles no tienen otra opción que la cristiana resignación.

Transantiago:

Ingeniería Ingenua Nuevamente. 28 de Febrero de 2007

Curso Elemental de Economía. 28 de Febrero de 2007

2+2. 5 de Abril de 2007