

Pip Piiiiip

Luis Figueroa*

Usted estará de acuerdo conmigo en que la naturaleza del tráfico vehicular en ciudades como Guatemala, Huehuetenango, Cobán, La Antigua y Chiquimula, para citar unas pocas, es diferente. Las ciudades son diferentes; del mismo modo en que las necesidades y los hábitos de sus habitantes también son distintos.

Por eso tiene todo el sentido del mundo que la regulación del tráfico y del transporte pesado no sea un asunto que deba estar centralizado en las alturas del Organismo Ejecutivo, sino que debe ser una facultad propia de cada una de las localidades interesadas. Los habitantes de cada municipio deben decidir qué tipo de regulación van a tener para el tráfico en sus calles, y asumir las consecuencias.

Lo que no es aceptable, ya sea que venga del gobierno central, o venga de los gobiernos locales, es que quienes ejercen el poder restrinjan la libertad de las personas y pretendan modelar las ciudades a su antojo. Establecer horarios para la circulación del transporte pesado, como limitar el uso pacífico de la propiedad al margen de las necesidades de los propietarios, es un abuso; y no tiene más asidero que la arrogancia de los burócratas que tratan de construir un orden, porque el que hay les incomoda.

Para entender más acerca del problema del tráfico estoy leyendo *Street Smart*, editado por Gabriel Roth.

El autor del primer capítulo es el mismo Roth; y él observa algo que los chapines vemos en nuestras calles: que como el sistema está fuera de la economía de mercado y no responde a las necesidades de los consumidores, exhibe las características propias de las economías dirigidas: congestiones, colas, deterioro y desperdicio. Dígame usted si no.

Otra cosa que nota, y que no nos es difícil notar también, es que el tráfico se pone peor en las zonas urbanas. El se da cuenta, pero la mayoría de nosotros no, de que en todo esto hay un problema de libertad individual: aunque uno es libre para comprar carro (con los propósitos tener más movilidad, de ahorrar un montón de tiempo que perdería en el transporte público y de mejorar su calidad de vida), uno no es libre para adquirir un mejor servicio de calles, o carreteras. Hay las que da la administración, y ya.

En una sociedad libre, dice Roth, aquellos que necesitan bienes y servicios (incluidas las calles) deberían de poder adquirirlos de los proveedores apropiados.

El problema para los usuarios de las calles capitalinas, en Guatemala, es que no vivimos en una sociedad libre. Hasta ahora todas las señales apuntan a que el Ayuntamiento quiere diseñar la ciudad a su antojo. La Zona Viva está siendo

modificada para que cada vez sea más y más hostil para los vehículos. El Centro Histórico está siendo momificado. En un descuido, y si la administración logra hacer pasar su Plan de Ordenamiento Territorial, la propiedad privada será prácticamente eliminada. El 33% de la Aguilar Batres se mantiene vacío mientras que el 66% de la arteria está congestionado. Hoy, los dioses del Palacio de la Loba están asfixiando a la industria y al comercio (que le da empleo a la gente que trabaja en la ciudad) mediante una regulación del transporte pesado que impone costos innecesarios y absurdos. Mañana, ¿que vendrá? Si usted apoya este disparate de sacar a los camiones de las calles citadinas, prepárese para que la Comuna disponga que los lunes, miércoles y viernes sólo puedan circular los vehículos con placas impares, o alguna arbitrariedad parecida.

Roth explica que los principios que gobiernan la provisión de recursos escasos en las sociedades libres son bien conocidos. “Los aplicamos a necesidades como la energía, la comida, el agua y los automóviles. ¿No es tiempo de aplicarlos a ese recurso escaso, denominado espacio para el tráfico?”. Yo opino que sí, y que eso es mejor que todo lo que he oído y leído hasta ahora.

*Luis Figueroa es profesor de Filosofía Social en la Universidad Francisco Marroquín, es columnista del diario Prensa Libre y autor de <http://luisfi61.blogspot.com>