

APS

QUE VIENE

17 de mayo de 1982, número 21, 270 páginas, Puntapunto, Puntapunto, S. L. España 3.000



NICANOR PARRA
EN EL TÚNEL DEL AMOR

DC



**LA HISTORIA
SECRETA DE
IRON MAIDEN**

La disputa Frei-Zaldívar



**LAS RAZONES DE
VIERA-GALLO**



Metro de Santiago

¿Un "jaguar" del Transporte?

La semana pasada, mientras afuera, en la Alameda, seguían circulando miles y miles de buses, taxibuses, colectivos y automóviles particulares, animando sin cesar la Danza Macabra del transporte de pasajeros en la ciudad, adentro, en el Edificio Diego Portales, al llamado del Ministerio de Transportes, se discutían sobre los posibles efectos de la tarificación vial sobre el antes mencionado caos. En el debate participaban autoridades, profesionales del transporte, políticos y representantes de organismos internacionales. Entre ellos John Flora, encargado del Banco Mundial para asuntos relativos al transporte latinoamericano, quien sorprendió al auditorio afirmando —pese a los bocinazos que llegaban del exterior— que nuestro país tenía "los mejores especialistas en transporte de la Región y que, en particular, el Metro de Santiago, era —lejos— uno de los mejores".

Una afirmación —quizá cortésmente excesiva— que no pudieron escuchar ni el Presidente ni el Gerente General del Metro, quienes en los mismos días se encontraban en Buenos Aires, donde se estaban jugando las fases finales de la licitación que pudiera transformar al Metro de Santiago en un elemento

capital de la recuperación del viejo y popular "subte" bonaerense. Una recuperación en la que el Metro, en tanto asesor del consorcio argentino Metro-Baires, ha ido consolidando

una presencia internacional que hace menos sorprendentes las declaraciones del experto del Banco Mundial. Para Rodolfo Raventós, quien asumiera recientemente la Gerencia General de la filial de la Corfo, "estamos frente a un desafío grandioso pues nos encontramos en competencia con enormes consorcios internacionales, algunos de los cuales han sido y otros pudieran ser, en la futura Línea 5, nuestros propios proveedores".

Si el consorcio Metro-Baires logra superar las etapas futuras con el mismo éxito con que ha superado las anteriores, el Metro de Santiago podría, curiosamente, verse comprometido en una operación cuya magnitud supera incluso la del proyecto de la Línea 5. Hay que recordar que el "subte" tiene 5 líneas y 40 kilómetros de longitud, mientras nuestro Metro sólo tiene dos líneas que apenas cubren 27 kilómetros.

Por ello, tal vez, resultó particularmente curiosa la decisión del Comité de Ministros encargado de la Línea 5, de recurrir a consultores internacionales que ayudarán a tomar la decisión sobre las diversas opciones tecnológicas que se han estado debatiendo a propósito del "Metro de La Florida". Al asombro de quienes en Chile no lograban entender por qué se recurría a asesorías extranjeras al mismo tiempo que el Metro chileno cumplía dicho rol en Argentina, se ha ido sumando el asombro de los propios técnicos de Electrowatt, quienes a medida que aumenta su conocimiento del Metro de Santiago, muestran una creciente admiración no sólo por el nivel del mantenimiento del material rodante, sino también por la seguridad y eficacia de la operación (¡ningún accidente en 17 años de servicios!).

Pero, más allá de ello, por el hecho de que el Metro chileno sea uno de los pocos en el mundo que opera sin subsidios estatales o municipales. Una tradición de Santiago que, luego de la transformación del Metro en Sociedad Anónima, pasa a ser una de las armas más preciosas

para el desarrollo futuro de la empresa.

Un desarrollo que, consecuente con la especialidad de "transporte eléctrico" que la ley ha dado al Metro, tiene en sus posibilidades de acción próxima la presencia de la empresa en nuevas líneas de trolleybús, uno de los medios más eficaces para evitar que los habitantes de la capital sigan envenenándose. Como operador, como empresario o como asesor de Asociaciones de Taxibuses que están contemplando la posibilidad de cambiarse al trolley, el Metro tiene la firme intención de estar presente en este ámbito, fiel a su convicción de que su rol va mucho más allá de "transportar eficazmente a más de medio millón de pasajeros diarios".

Por ello, también, tiene en pleno desarrollo el estudio de las soluciones técnicas necesarias para producir la integración tarifaria, indispensable para ir terminando con la competencia sangrienta (en el sentido propio y figurado) que parecen condenados a librar los distintos medios de transporte público. Un tal avance permitirá a los usuarios —que después de todo deberían ser el objeto principal de preocupación— viajar, con una misma tarifa, en diversos medios. Una suerte de extensión y perfeccionamiento de sistemas como el Metrobús y el Metrotran que, al decir de muchos, no han dado aún los resultados esperados.

Así, por fin pueda imponerse una cierta manera más "social" de enfrentar el problema del transporte en la capital y en las grandes ciudades, para sumarse a las iniciativas que buscan terminar con el deterioro de la calidad de vida provocado por la desregulación que desataron los apóstoles del ultraliberalismo.

En este marco, no cabe duda que el rol del Metro será capital. "No sólo por la calidad de sus servicios, según comenta Oscar Garretón, presidente de su directorio, sino también —agrega— porque estamos demostrando que una empresa del Estado puede ser tan eficiente como la más dinámica empresa privada". •