CHILE - Sobre la locomoción colectiva en Santiago

Iván Ljubetic

Viernes 25 de mayo de 2007, puesto en línea por Dial

Dicen que la puesta en marcha del Transantiago, el 10 de febrero de 2007, cambió la vida a los santiaguinos. Más propiamente, podemos afirmar que empeoró la existencia de los sectores más golpeados de nuestra capital.

Como respuesta a este atropello a la dignidad de los que debemos utilizar el transporte público, surgieron en 22 Comunas de la Región Metropolitana comités de usuarios.

Estos plantearon con fecha 16 de febrero que la única solución de fondo al drama que vivían los habitantes de Santiago era la estatización de la locomoción colectiva.

Algo de historia

El planteamiento del Comité de Usuarios tenía su base, entre otras consideraciones, en la historia de Chile. En los tiempos en que la movilización colectiva estuvo en manos del Estado.

El 15 de septiembre de 1945, el gobierno del presidente radical Juan Antonio Ríos, expropió a la empresa estadounidense, que era la principal operadora de los tranvías que corrían por las calles de la capital y que formaba parte del consorcio Bond & Share. Se creó la Empresa Nacional de Transporte (ENT), que reemplazó los 488 tranvías antiguos por modernos autobuses. En 1947 llegaron los primeros trolebuses al país.

El 2 de mayo de 1953 se reorganizó la ENT y surgió la Empresa de Transportes Colectivos del Estado (ETC).

Hacia 1970 la ETC contaba con más de 200 trolebuses y otros tantos buses. Brindaba excelente servicio a los usuarios y se autofinanciaba.

Incluso, durante el Gobierno Popular de Salvador Allende, puso a disposición de los estudiantes buses especiales gratuitos.

Durante la dictadura, Pinochet cortó el financiamiento a la empresa estatal. El sistema de trolebuses se deterioró rápidamente. Los que sufrían algún desperfecto no se reparaban.

Eran dejados abandonados en los depósitos, en donde les fueron robando pieza por pieza, hasta quedar convertidos en chatarras.

El último recorrido de trolebuses en Santiago se realizó el 18 de junio de 1978.

Hasta el año 1979 el Estado chileno jugó un rol decisivo en el desarrollo del transporte público en la capital. Era dueño de la ETC y regulaba las tarifas, los trazados y la frecuencia de los recorridos.

Entre 1979 y 1990 las tarifas de la locomoción se elevaron en cerca de un 200%. No hubo protestas. Imperaba el terrorismo de Estado.
Entre 1980 y 1990 se impuso el sistema de libre mercado.

Las licitaciones del transporte público comenzaron con los gobiernos de la Concertación entre 1991 y 2003. El sistema de la locomoción colectiva de Santiago quedó en manos de más de 3.000 microempresarios, agrupados en 120 organizaciones que proveían 323 servicios con 7.000 buses en circulación.

En 1994, las micros fueron pintadas de color amarillo.

El Metro, único ente estatal de la locomoción pública de la capital, abrió su primera sección en 1975.

Tradición de lucha de los usuarios de locomoción de Santiago

La actitud de los vecinos que se han constituido en Comités de Usuarios y realizan acciones exigiendo la dignificación del transporte colectivo de Santiago, tiene antecedentes en las combativas acciones realizadas en el pasado. Los tres hitos más importantes fueron los siguientes:

El 29 de abril de 1888 se realizó un mitin, convocado por el Partido Demócrata, protestando porque la empresa propietaria de los "tranvías de sangre", carros sobre rieles y con tracción animal que recorrían las calles de la capital, no había cumplido con su obligación de construir nuevas líneas. No hubo una represión violenta. Sólo se tomaron detenidos a elementos que destruyeron algunos de los carros y a los dirigentes que convocaron al acto. Gobernaba el Presidente José Manuel Balmaceda.

Del 13 al 17 de agosto de 1949, se llevó a cabo la llamada "huelga de la chaucha", en protesta por haberse alzado los pasajes en 20 centavos (la moneda de ese valor se conocía como "chaucha") Hubo grandes acciones callejeras. La policía reprimió con violencia, dejando tres muertos y 19 heridos a bala. Gobernaba Gabriel González Videla.

Gobernaba en su segunda administración el general Carlos Ibáñez del Campo. A una seguidilla se alza, se sumó la elevación de las tarifas de la locomoción colectiva, que rebalsó la paciencia de la población. El 1 de abril de 1957 los estudiantes universitarios y secundarios salieron a la calle. Carabineros asesinaron a la universitaria Alicia Ramírez.

Al día siguiente, las acciones alcanzaron gran masividad. El gobierno sacó tropas del Ejército a la calle. Fueron asesinados, según cifras oficiales, 21 manifestantes y muchos otros quedaron heridos. El jefe de las fuerzas represivas, general Horacio Gamboa, llamó a esa acción la "batalla de Santiago"

El Transantiago se cocinó en el gobierno de Ricardo Lagos

El 28 de enero de 2005 los operadores firmaron los contratos de concesión de las vías del Transantiago, adjudicándose oficialmente las unidades de negocio troncales y alimentadores del plan, un paso fundamental en su implementación.

La ceremonia estuvo encabezada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Jaime Estévez; el Subsecretario de Transportes, Guillermo Díaz, y el Coordinador del Transantiago Aldo Signorelli. En la oportunidad, el Ministro destacó que "con la firma de los contratos de concesión de vías, finaliza una de las etapas más importantes de este proceso de modernización. Al reemplazar los 3.500 actuales operadores por estas diez empresas formales, concretamos el anhelo de millones de santiaguinos, de contar con un servicio moderno, eficiente, menos contaminante y de mayor calidad. Para esto, en las bases de licitación hemos establecido que en las principales avenidas de Santiago, como Alameda y Santa Rosa, circularán únicamente buses nuevos de gran capacidad y piso bajo, para facilitar el acceso de los usuarios. Deberán cumplir además, una estricta norma de emisiones, lo que contribuirá a disminuir la contaminación de nuestra ciudad. Como autoridad, nuestro deber será hacer cumplir los compromisos contenidos en estos contratos"

Las 10 empresas operadoras son: Express Santiago Uno S.A. (colombiana); Inversiones Alsacia S.A. (también colombiana); SuBus Chile; Buses Metropolitanos S.A.; Buses Gran Santiago S.A; Comercial Nuevo Milenio S.A.; Servicios de Transporte de Personas de Santiago S.A.; Red Bus Urbano; Unión del

Transporte S.A. y Trans Araucarias S.A.

En marzo de 2005 se adjudicaron los miembros del Administrador Financiero de Transantiago (AFT), que tiene entre sus funciones la administración, recaudación y distribución de los recursos del sistema de transporte público de Santiago a los operadores y prestadores de servicios, y la emisión y comercialización de la tarjeta inteligente, mediante la cual los usuarios acceden al sistema. Según lo entonces establecido, en mayo de 2006 debía comenzar la puesta en marcha de la tarjeta como medio alternativo en los buses y en agosto de ese año, se concretaría la plena operación de Transantiago, con la aplicación de nuevos recorridos y la integración tarifaria, siendo obligatorio el uso de la tarjeta BIP.

(Como sabemos esto se vino a llevar a la práctica sólo el 10 de febrero de 2007).

El AFT está formado por los siguientes entes financieros:

- Banco Estado: 21,0% (controlado por el estado de Chile);
- Banco Santander Santiago: 20,0% (del Santander Central Hispano, español);
- Banco Chile: 20,0% (del Grupo Luksic);
- Banco BCI: 20,0% (del Grupo Yarur);
- CMR Falabella: 9,5% (del Grupo Solari) y
- Sonda: 9,5% (del empresario Andrés Navarro).

En resumen: 21,0% estatal y 79,0% privado.

O sea, el Transantiago no es sólo un gran negocio para las 10 empresas operadoras, sino también para cuatro bancos privados más un empresario.

Esto es lo que está detrás del Transantiago.

La estatización de la locomoción: la tarea de hoy

Como ya se ha señalado, el 16 de febrero de 2007, el Comité de Usuarios planteó la necesidad de estatizar la locomoción colectiva de Santiago. Esta posición fue compartida por 22 diputados, quienes presentaron un proyecto de acuerdo en la Cámara con este planteamiento. Fue rechazado. Esto mucho antes que el ex Presidente de la República y actual Presidente del Senado, Eduardo Frei, planteara la estatización de la locomoción de Santiago.

Según ha informado el Comité de Usuarios en reunión con el ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Espejo, éste se manifestó de acuerdo con la estatización, pero manifestó que él no podía plantearlo, pidiéndole a los Comités de usuarios que lo hicieran.

El desastroso resultado del Transantiago ha significado que el Metro ha debido jugar el rol principal para el traslado de los santiaguinos, sobrepasando en mucho la capacidad para que estaba diseñado. De algo más de un millón de usuarios pasó a más de dos millones de pasajeros diarios.

Por otra parte, el Administrador Financiero de Transantiago, entrega al Metro sólo 200 pesos y 20 centavos por pasaje.

Es necesario defender el Metro, único ente estatal de la locomoción publica santiaguina, que hoy ha sido obligado por gobierno a subsidiar a los empresarios privados del transporte.

El Metro de Santiago es el único en el mundo que autofinancia.

Hay que defenderlo, porque la posibilidad más cierta es marchar a la estatización de la locomoción a través de él. Un paso en este sentido sería reformar la Ley del Metro, dándole atribuciones para contar con buses de superficie. Para aprobar esta reforma se requiere simple mayoría (no quórum calificado). O sea, si toda la Concertación estuviese de acuerdo en esto, podría con sus votos aprobar la reforma en ambas ramas del Congreso.

Se ha calculado que con los 290 millones de dólares que el Gobierno pretende subsidiar a los empresarios privados, el Estado podría comprar 5.900 buses modernos, creando con ellos una empresa estatal.

El Comité de Usuarios, presidido por Sergio Sepúlveda, estudia la posibilidad de presentar una demanda contra el Estado por daños y perjuicios causados a la población por la implantación del Transantiago.

De ganarse este juicio significaría una importante reparación económica a las personas que la suscribieran. Pero esto a largo plazo, que puede demorar cuatro años. Pero esta demanda tendría un efecto político inmediato y esto es lo que más interesa en estos momentos.

Debemos jugarnos a fondo por la estatización

Tareas inmediatas:

– 1.- Crear Comités de Usuarios en Villas y barrios, para ir a la constitución de un Comité Comunal.
– 2.- Realizar mitines relámpagos breves, lo que dura el cambio de luz de los semáforos, llevando papelógrafos exigiendo la estatización y material para distribuir.
– 3.- Publicar un número especial de “La Comuna” sobre este tema.
– 4.- Recoger firmas en listas bajo el lema: “Por un sistema de Transporte Público Estatal, Digno y Económico”. Indicando: “Los abajo firmantes estamos de acuerdo con la constitución de la empresa estatal de transporte de pasajeros”.
– 5.- Hacer propaganda por todos los medios a la necesidad de estatizar la locomoción en Santiago.

Ñuñoa, 20 de Mayo de 2007.

Iván Ljubetic es historiador.