

Medio	LA TERCERA - TENDENCIAS (STGO-CHILE)
Fecha	21/05/2016
Mención	Transantiago ritos de pasaje. Mención a Sebastián Ureta, académico Facultad de Ciencias Sociales UAH.

TRANSANTIAGO

TIAGO

Ritos de pasaje

Entre marzo y septiembre de este año se desarrollará un plan de participación ciudadana para el rediseño del Transantiago, incluyendo un posible cambio de nombre. Esta semana se informó que la evasión del pago de pasajes se ha elevado a un nivel histórico, un 28 por ciento. Si ha mejorado el sistema o no, cómo nació y para qué, son cuestiones que un par de libros recientes pretenden iluminar.

POR Patricio Tapia

En el libro bíblico del Éxodo, la travesía por el desierto hacia la Tierra Prometida está llena de quejas del pueblo dirigidas al profeta Moisés por las malas condiciones del viaje. Cerca de 3.500 años después, el descontento popular por algunos traslados no se ha reducido, cuando menos en Santiago.

El sistema de transporte público de la ciudad, el llamado Transantiago, vino a reemplazar al antiguo de las "micro amarillas" que era malo y peligroso: buses viejos, que causaban congestión y contaminación, conductores no profesionales, siempre compitiendo por captar pasajeros y generando carreras riesgosas (además de que recibían el pago en dinero efectivo, lo que atraía delincuentes). Pero el nuevo sistema lejos de ser un logro fue considerado un gran fracaso. Ha sido sometido a cirugías mayores y menores, y aunque hay quienes creen que el paciente ya está recuperado, al parecer su estado es sólo estable y muy lejos de estar fuera de todo peligro.

Sólo bajo el espejismo de que todo tiempo pasado fue mejor al quien podría tener nostalgia del anterior sistema. Si en las horas de mayor tráfico ahora se viaja apretujado y con poco oxígeno, entonces los viajes en las pisaderas no eran más cómodos ni menos arriesgados. Tomar la micro era una experiencia comparable a la cacería de un mamut.

En teoría, el transporte público, quizá no tan cómodo como el desplazamiento en un auto propio o taxi, alivia el atasco, reduce las emisiones y permite al pasajero leer o dormir durante el trayecto.

Si en Transantiago (Metro o bus) hubiera donde sentarse a leer, uno podría dedicarse a los libros de Sebastián Ureta y René Cortázar para formarse una idea del pasado y presente del sistema.

Cosas extrañas

El caos en que se sumió el transporte santiaguino el 10 de febrero de 2007 se debió, como se repitió hasta el hastío, a "errores de planificación e implementación". La pretensión de nuevos buses, nuevos recorridos, nueva infraestructura, nuevas tecnologías, complementándose con el Metro en un sistema integrado, era una muestra de la desmesura de los expertos que los dioses habrían de castigar.

La historia, claro, se remonta a mucho antes de ese aciago día. Detrás de la masa de conceptualizaciones y terminología el libro de Sebastián Ureta, sociólogo, profesor de la Universidad Alberto Hurtado, entrega bastante información (desconocida u olvidada) al respecto. Su libro describe cuatro "configuraciones" del Transantiago en un período que va desde su concepción como propuesta en el año 2000, con el "Plan de Transporte Urbano de Santiago", el cual "desterritorializa" -verbo que usa, al parecer, como sinónimo más su-gerente de "excluir"- el sistema de transporte público existente, las micros, hasta llegar a la implementación de medidas para "normalizar" el sistema en 2009. Esas configuraciones serían, en sus términos: crisis, infraestructuración, disrupción y normalización.

La suya es una aproximación a través del concepto de "dispositivos humanos". Como el poder gubernamental los usa en ciertos aspectos medibles, ellos son referi-

dos, siguiendo a una tal Akkrich, como "guiones". Los "guiones" a veces son resistidos y producen reacciones inesperadas, lo que el autor llama "cosas extrañas". No sólo bullen estas opciones terminológicas, sino que varios nombres académicamente vistosos y franceses circulan por sus páginas. Bruno Latour, por ejemplo. Cierta versión de los dispositivos humanos, las "políticas públicas", son consideradas como "montajes", siguiendo a Deleuze y Guattari y se traza una genealogía (en el sentido de Foucault, por supuesto) de ellos.

Sin embargo, aparte de todas estas teorizaciones parecieran ser más interesantes otros aspectos del libro. Sostiene, por ejemplo, que la "crisis" respondía a la instauración de un enojo no del todo real de los usuarios con el sistema de las "micro amarillas". En 2000, bajo el gobierno de Ricardo Lagos, se habría reflatado la idea del Transantiago porque la crisis asiática hacía imposible implementar proyectos de más alto costo pensados para celebrar el bicentenario de la Independencia en 2010. Pero como se quería que Lagos lo inaugurara antes del fin de su administración en marzo de 2006, hubo que apurar los plazos, si bien sólo pudo implementarse, pospuesto un par de veces, hasta febrero de 2007, como un regalo envenenado para Bachelet. El "guión" en las etapas iniciales (2002-2003) habría sido el del "ciudadano activo", debiendo contrastar los modelos de los expertos de la universidad con la "universidad de la calle": había que educar al usuario (campañas masivas que se encontraron con que la Contraloría no aceptó esos gastos), había que tener represen-

tantes de la ciudadanía o un consejo consultivo. Otra forma de participación fue un concurso para determinar nombre, logo y slogan del sistema: la propuesta ganadora fue "welén", con el slogan "un transporte como la gente"; pero no gustó a los expertos en comunicaciones; se llamó entonces a cuatro agencias publicitarias y la propuesta elegida fue el nombre "Transantiago" con el slogan "súbete".

Big Bang y después

En febrero de 2007 (momento al que Cortázar llama el "Big Bang") se produce la gran "disrupción". Ureta la señala como la mayor que el transporte público haya experimentado nunca en la ciudad, pero parece pasar por alto que 50 años antes, en abril de 1957, Santiago fue sacudido por las protestas en reacción a un alza del transporte urbano que dejaron una veintena de muertos y la declaración de Estado de Sitio.

Producido el desastre, con todo, se llama a un "salvador", alguien precedido del aura de habilidad técnica, el ingeniero comercial René Cortázar, quien había sido ministro del Trabajo con Aylwin, nombrado al efecto ministro de Transportes con Bachelet en 2007.

El propio Cortázar relata su peripécia en *Transantiago. 10 claves para enfrentar crisis*. Donde Ureta presenta complejidades innecesarias, Cortázar entrega simplificaciones excesivas: desde rudimentos de teoría de los juegos hasta trivialidades sobre la negociación. Sus diez claves son del tipo: "Comunicar con franqueza. Clave comunicacional" o "Fijar con claridad prioridades. Clave de liderazgo" hasta "Acumular poder y

usarlo. Clave política” o “Controlar el temor y cuidar la libertad. Clave de equilibrio interno”. La palabra “clave” se reitera con tenacidad: “vale la pena mencionar una de las claves más claves”, una que no incluyó, tener personas de confianza a las que consultar.

¿Cuál fue la principal causa de los problemas del Transantiago? Respuesta oracular de Cortázar: “Pensar que se podía saber más de lo que se podía saber”.

Uno de los atributos del liderazgo, nos informa en otra parte, es la capacidad de fijar prioridades: “Dicho de otra manera, antes de subir con esfuerzo un cerro, hay que tener claro cuál es el cerro que se desea subir”. Lógico.

No destaca tampoco por las sutilezas terminológicas. En toda negociación política, indica, existen dos grupos: los “blandos” y los “duros”. Luego señalará que hay un poder “duro” (en base a castigos y recompensas) y un poder “blando” (en base a la persuasión). Con todo, nos da buenos consejos: “Aceptar la frustración y la posibilidad del fracaso”, por ejemplo.

En gran parte, su libro es una crónica de los sucesos de toda índole, especialmente en el ámbito político, durante su tiempo como ministro. Cuenta cómo el 14 de mayo de 2007 en Metro Las Rejas un desperfecto en un tren llevó a manifestaciones. Cuenta cómo dio una fecha para resolver el problema: fines de 2007; no logró la “normalización” y presentó su renuncia, pero la presidenta Bachelet la rechazó. O que una señora lo manoseó en un congreso de la DC para demostrarle cómo era el Transantiago. O que fue capaz de caducar una concesión.

Relata sus luchas para no ocupar el dos por ciento constitucional para casos de catástrofe, lo que finalmente hubo que hacer cuando el Tribunal Constitucional declaró inconstitucional el crédito BID al Transantiago en 2008.

También los entresijos de las leyes de financiamiento del Transantiago: las posturas contrapuestas de las coaliciones, las formas de obtener los votos de los independientes, la expulsión de Adolfo Zaldívar de la DC por votar en contra de la Concertación.

Desde un principio a él le importaron las cifras (la baja en la aprobación de Bachelet) y es con cifras que pretendía, entonces y ahora, demostrar que el servicio había mejorado: reducción de tiempos de espera y tiempos totales de viaje.

Si vas por la carretera y oyes un bip, bip

En el diseño del Transantiago, una tarjeta de pago electrónico (Bip!) se usaría en todo el sistema, permitiendo una integración parcial de tarifas (al hacer un transbordo se pagaría un poco más en la combinación, pero no un pasaje completo), incluido el Metro. Aunque Cortázar y Ureta apenas lo mencionan, el Metro forma parte del Transantiago y fue una especie de shock psicológico la conversión desde vagones casi vacíos al amontonamiento de personas de todas clases encerradas casi al vacío.

La transformación del sistema de transporte público que supuso el Transantiago demuestra el grado de improvisación, descuido y contradicción que puede albergar la arrogancia de los expertos. Fue diseñado como un sistema con unas

pocas empresas "troncales" junto al Metro que recorrerían la ciudad y líneas más pequeñas de buses "alimentadores", todos pagados con la tarjeta Bip!

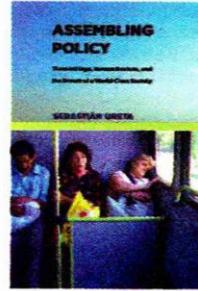
Pero no consideró, por ejemplo, la valoración que los pasajeros daban a una relativa comodidad. En la planificación se usó casi exclusivamente una Encuesta Origen Destino: importaban esos puntos de salida y llegada, sin pensar en la posibilidad de viajar sentado o durmiendo y evitar transbordos. Ese "guión", al decir de Ureta, ve a los usuarios como optimizadores de tarifas y tiempos. Él mismo señala un ejemplo curioso que se desarrolló después. Las "zonas pagas", paraderos en los que el pasajero paga su pasaje antes de subir al bus, permiten disminuir los tiempos porque se demora menos (ya pagó) y puede utilizar más de una puerta para subir, pero en algunos lugares se produjo el fenómeno que las personas hacían cola fuera de la zona paga para ir sentadas. Esto llevó a implementar una nueva forma: una vez pagado el pasaje en la zona paga, el pasajero podía optar entre hacer una cola para subir primero por una sola puerta y tomar asiento o bien entrar a la zona que se abriría después en todas sus puertas para quienes querían viajar de inmediato, aunque incómodas. (Hubo también descuidos que generaron una incomodidad innecesaria, como cuenta Ureta: se había probado un bus de cierta marca y se adjudicó uno de otra, en que las manillas estaban más arriba de lo que la estatura promedio de los chilenos permitía alcanzar).

Según René Cortázar en el Transantiago "faltaron instancias deliberativas, que son de la esencia

de la democracia". Pero para algunas de las personas entrevistadas por Ureta (a quienes cambia los nombres para evitar detenerse en responsabilidades individuales) hubo demasiada participación en cuestiones sin importancia y poco trabajo en el diseño de los contratos. A eso se habría dedicado Cortázar: elaboración de nuevos contratos, establecer mayor flexibilidad en los recorridos, apurar la implementación de la tecnología necesaria.

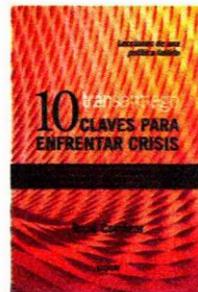
Y, sin embargo, no todo fue incuria. En un primer momento, el sistema funcionó como se esperaba: mal. Existía la necesidad de que el Transantiago se autofinanciara (sin aporte estatal), unido a la decisión política de no subir la tarifa en su inicio, lo que llevó a reducir costos por la vía de reducir la flota de buses: se necesitaban 6.500 buses, pero se pusieron en las calles 4.500.

De entonces hasta ahora, ya no hay un caos absoluto, pero en varios aspectos tampoco una mejora. La calidad del servicio dista de ser la ideal; persiste un considerable aporte fiscal para financiar el sistema; la evasión sigue alta y aumentando. En este último sentido quizá hay una mejora, aunque no la esperada. Que los validadores de pago emitieran una luz verde si el paso estaba aprobado y roja, si no lo estaba, no era un mecanismo originalmente considerado, refiere Ureta, pero se implementó como una forma de evitar la evasión, porque para el chileno sería vergonzoso y le abochornaría verse expuesto ante los conductores y demás pasajeros. Al parecer, por los altísimos niveles de evasión, el chileno ha perdido esa timidez. ●



ASSEMBLING POLICY.
Transantiago, Human
Devices, and the Dream of a
World-Class Society

Sebastián Ureta
MIT Press, Cambridge /
Londres, 2015, 202 pp.



TRANSANTIAGO
10 claves para enfrentar
crisis

René Cortázar
Ediciones Uqbar, Santiago,
2015, 228 pp.