

# Opinión

## HACE 25 AÑOS

Luego que renunciara en pleno la directiva de la CSS por “recomendación” del general Paredes, es designado por el presidente Ricardo De la Espriella, para presidir la misma, el ministro de Salud, Gaspar García de Paredes.

## La Prensa

[OPINIÓN DE VIC]

FUNDADO EN 1980

Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa

### PRESIDENTE

Fernando Berguido

### PRESIDENTE FUNDADOR

I. Roberto Eisenmann Jr.

### DIRECTORES EMÉRITOS

Winston Robles

Guillermo Sánchez Borbón

### DIRECTORA

Siaska Salcedo S.

### SUBDIRECTOR

Ricardo Lombana

### EDITORES:

Gionela Jordán y Cecilia Fonseca, (Jefas de Información), Rolando Rodríguez B. (Fin de Semana), Juan Luis Batista (Política), Eliana Morales (Sociales), Marianella Ferrer (Judiciales), Daniel Rodríguez (Nacionales), Nubia Aparicio (Opinión), Rafael Calvo (Deportes), Mariana Palacios (Negocios), Tamara del Moral (Vivir +), Lourdes de Obaldía (Diseño), Demóstenes Ángel (Fotografía), Yasmina Reyes (Defensora del Lector), Luzmila de Flamarique (Corrección)

### GERENTE GENERAL ENCARGADO:

César A. Tribaldos Giráldez

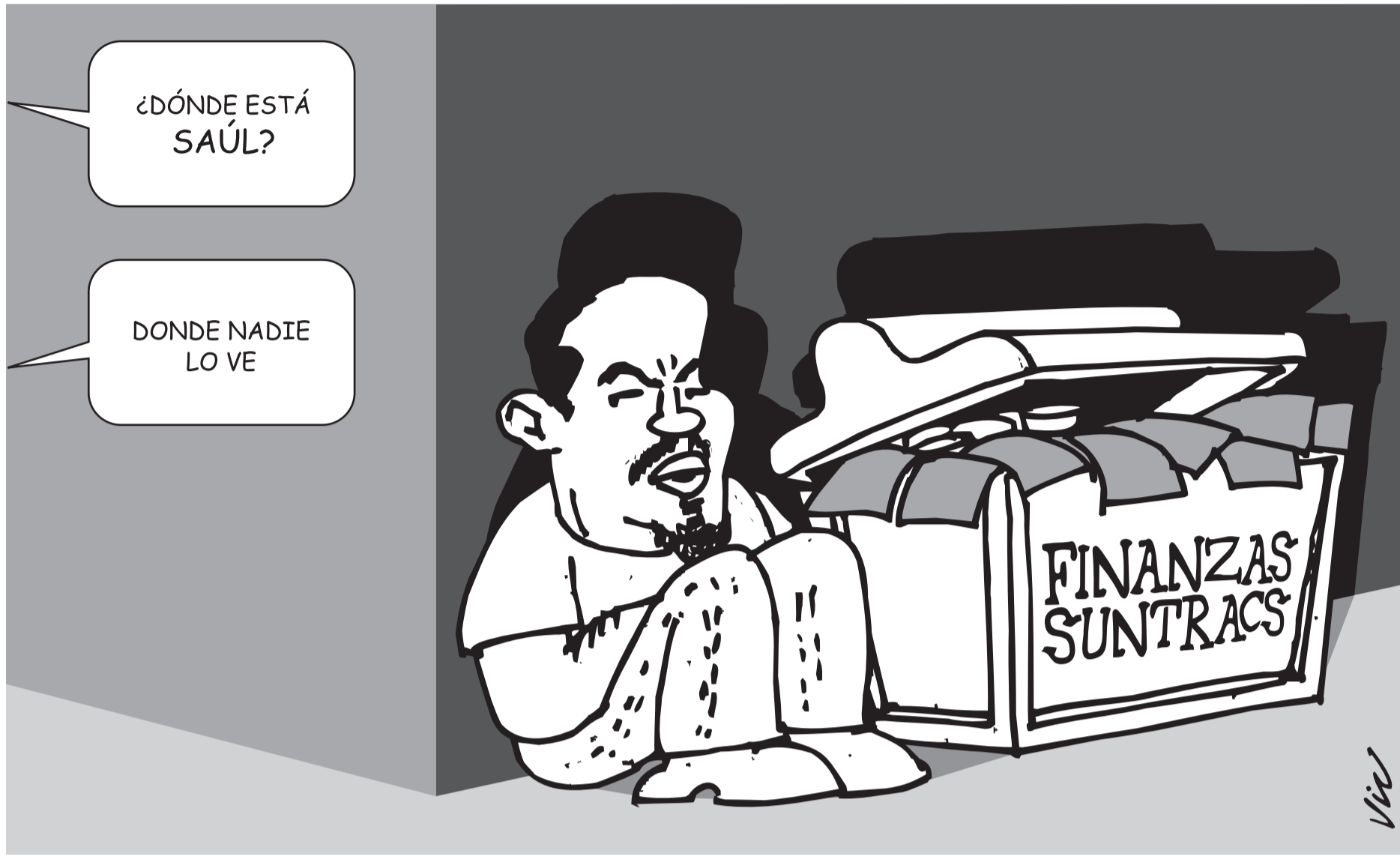
**GERENTES:** María E. de García de Paredes (Finanzas), Irma de Real (Comercialización), Juan Carlos Planells (Operaciones), Julio Moltó (Nuevos Medios)

La opinión de **La Prensa** se expresa únicamente en el **HoyxHoy**. Los artículos de opinión así como las caricaturas son responsabilidad exclusiva de sus autores.

REDACCIÓN: 221-7515 - PUBLICIDAD: 323-7400

ADMINISTRACIÓN: 221-7537 - SUSCRIPCIONES:

222-9030 - SUPLEMENTOS: 323-7264



## VIOLENCIA INTERSINDICAL.

# Gobernar, no reprimir

I. Roberto Eisenmann, Jr.

Es obvio para todo el país que Suntracs es actualmente el sindicato obrero más beligerante, con mejor contratación colectiva y también es el más rico del país. Es también obvio que su agenda va mucho más allá de lo sindical, y pretende un cambio político de hecho -producto de un caos inducido por ellos- del actual sistema político democrático. Todo esto es de conocimiento público. Sin embargo, aunque el sindicato tiene todo el derecho a expresar sus torcidas aspiraciones políticas, no tiene derecho ni a provocar el caos ni a pretender conculcar la libertad sindical, ni a usar métodos gangsteriles violentos para lograr sus propósitos. A su vez, el Gobierno -aunque sin reprimir- debe tener presencia y ejercer su autoridad para evitar el cierre de calles y la violencia inter-

✱ En la República de Venezuela existe un Hugo Chávez, no tanto por su capacidad política (que la tiene), sino más por la total incompetencia de los políticos y sus partidos, que prestaron oídos sordos a los legítimos reclamos de la ciudadanía más vulnerable, llevando a la población a pensar y sentir que “cualquier cosa es mejor que lo que tenemos”.

sindical que ya ha producido un desafortunado saldo de dos muertos. Pero... y siempre viene el “pero”: a pesar de que Suntracs hace todo lo posible por hostilizar a la ciudadanía (cuyo apoyo necesita), no se puede negar que logra apoyo para su agenda política en la medida que el gobierno atiende o desatiende los vitales problemas de la ciudadanía. En la medida que el Gobierno muestre total ineptitud e incumpla sus obligaciones para con los familiares de los muertos envenenados por el Estado y con los que sufren

una deteriorada salud por culpa del Estado, Suntracs contará con el justificado apoyo de estos ciudadanos. Y, si los estamentos del Gobierno no solo muestran una y otra vez su incompetencia total para con estos ciudadanos, sino que les entra a palos al mejor estilo norieguista, no deben buscar responsabilidad en Suntracs... la encontrarán al mirarse con vergüenza en el espejo.

Este gobierno llegó al poder prometiendo “cero corrupción”, pero permite a los parientes barbaridades con tierras del Estado y nos sor-

prende con negocios extraordinariamente riesgosos para el país (oleoductos, cementeras, etc.) con “amigos” y “parientes”. Si existiera una verdadera voluntad de cero corrupción, estos asuntos habrían sido cortados de tajo inmediatamente. No busquen responsables en Suntracs, mírense en el espejo.

Al actuar con ineptitud y no resolver lo del suministro de agua limpia o reparación de calles de acceso -por ejemplo- el gobierno también provoca apoyo a Suntracs. En conclusión: el apoyo público a

Suntracs aumenta en directa relación con la ineptitud del gobierno, al no atender, liderar ni resolver los vitales problemas de la ciudadanía. En Venezuela existe un Chávez, no tanto por su capacidad política (que la tiene) sino más por la total incompetencia de los políticos y sus partidos que prestaron oídos sordos a los legítimos reclamos de la ciudadanía más vulnerable, llevando a la población a pensar y sentir “cualquier cosa es mejor que lo que tenemos”.

¡Ese es el enemigo, señores gobernantes! El apoyo o no apoyo que logre Suntracs es producto directo de la incompetencia o eficacia que ustedes demuestren.

Dedíquense a gobernar con eficacia más que a pensar en reprimir.

El autor es presidente de la Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana

## METRO SUBTERRÁNEO.

# Un sistema de transporte urbano (1)

Álvaro E. Juliao G.

● Sabemos que no hay nada mejor que un metro subterráneo! Al estilo *subway* como el de Nueva York o el de París. Y de segundo sigue el monorriel, pero que sea cien por ciento eléctrico y de peso y tamaño completos. ¡Ojo! Porque hay unos monorrieles livianos de motor individual igual que un bus, (híbrido) de diesel y baterías. Cuando se le dañan los motores a un carro, toda la línea quedará paralizada y la ciudad en tranque.

¡La cuestión está en que estas dos soluciones son sumamente caras! Es más, son, precisamente, lo más caro que se puede hacer en materia de transporte masivo de pasajeros. Panamá no puede cargar con semejante gasto y atender las otras necesidades de la población.

Todas las soluciones que oímos promulgar para el transporte urbano no provienen de ningún estudio serio, respaldado por encuestas, conteos, números y

cálculos. No son recomendaciones profesionales.

Desde la suspensión del proyecto de buses articulados han salido artículos que lo que demuestran es plena ignorancia sobre lo acontecido desde el año 2000 sobre este tema.

¡Ya Panamá tiene el estudio necesario! En el año 2000 se completó y entregó a la nación un estudio de factibilidad profundo y sofisticado, se trata de un estudio técnico de Ingeniería de Transporte, el cual tuvo un costo de 600 mil dólares y más de un año de duración. Un estudio para el que vinieron y laboraron, expertos, peritos, ingenieros y técnicos -de toda gama y nacionalidad- traídos al país según las necesidades, quienes brindaron su aporte en lo que se refiere a tecnología de punta. El estudio se hizo con conteos y encuestas de opinión llevados a cabo en las calles de nuestra ciudad. Se identificaron y cuantificaron las necesidades verdaderas de Panamá. Este estudio fue donado por

Francia y debemos dar justo reconocimiento a este hecho. Fue el único país que se tomó la molestia de analizar y hacer el gasto de atender a nuestro problema urbano. Las soluciones que arrojó no estaban ligadas a que el equipo tenía que ser francés y ni así lo recomienda o exige el estudio. De haber algún otro país que tenga interés o ahora nos quiera ayudar, que se acerque al estrado. Panamá debe escoger lo que más le conviene, debe velar por su propio interés.

Reconocemos que, ahora en 2007, este estudio debe y tiene que actualizarse, pero hasta que sea así, es el único que podemos usar de guía.

Cosa curiosa que no es mencionada por nadie: Ese estudio recomienda a los buses articulados para las rutas secundarias principales. Para las otras rutas, ya de categoría de alimentadoras, se recomienda buses urbanos normales, a los busitos, chivas, y demás transportes ya existentes.

Volviendo al asunto de la estrechez

de las calles, menos debe pensarse en los buses articulados como solución, pues el radio de giro de esos monstruos es tan grande que son difíciles de manejar. Los coches de un tranvía eléctrico giran sobre rieles y toman su curva automáticamente sin que el conductor tenga que entrar en malabarismos de proeza automotriz para evitar catástrofes. La alternativa sería abrir brecha a través de la ciudad que, aparte de destruir la ciudad en el proceso, incrementa el costo tremendamente.

Cualquier solución al transporte urbano debe reducir la cantidad de automóviles en circulación. En el estudio original se planeó incentivar el uso del tren como sustituto del automóvil para así reducir el tráfico en nuestras calles. Se proyectó construir (plazas) parques de estacionamientos gigantes en las estaciones principales -en las de los extremos lejanos. Parques de estacionamientos modernos con cercas, iluminación y servicios de seguridad. Seguridad administrada

por la propia autoridad o concesionaria del sistema. El usuario podrá dejar su carro con tranquilidad durante la mañana al dirigirse a su día de trabajo y luego recogerlo por la tarde, al regresar. Así, el usuario solo transita en su carro de su casa a la estación más cercana y en áreas que están alejadas del centro de la ciudad y que no contribuyen a la congestión. Este método es muy usado en las grandes ciudades. Todos sabemos del *downtown* de las metrópolis grandes al que no se va en carro debido al tráfico y a la falta de estacionamientos, y esto se hace posible y atractivo por la existencia de estas plazas de estacionamientos periféricas.

En otro artículo que publicaremos posteriormente trataremos sobre la construcción del “espinazo” del sistema, así como la tarifa, boletos de transferencia, el financiamiento y la solución temporal.

El autor es ingeniero civil y fue consultor-director de varios megaproyectos