

opinión

La Prensa

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

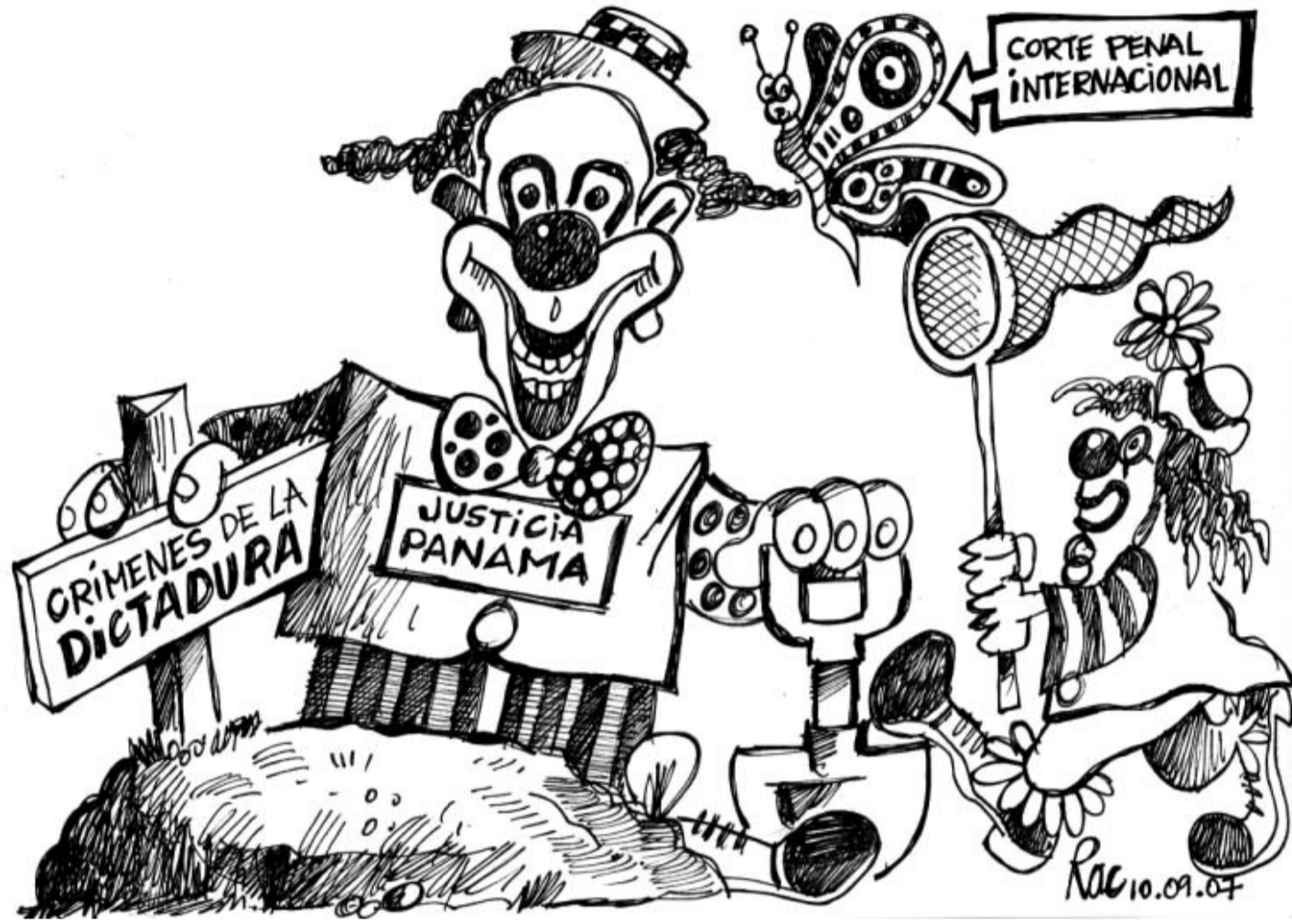
EDITORES:
Gionela Jordán y Cecilia Fonseca,
(Jefas de Información), Rolando Rodríguez B.
(Fin de Semana), Juan Luis Batista (Política),
Jovanka Guardia (Sociales), Marianella Ferrer
(Judiciales), Daniel Rodríguez (Nacionales),
Nubia Aparicio (Opinión), Rafael Calvo
(Deportes), Marianela Palacios (Negocios),
Tamara del Moral (Vivir +), Lourdes de Obaldía
(Diseño), Edwards Santos (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

[OPINIÓN DE RAC]



PANAMÁ-ESTADOS UNIDOS.

¿Nos tocará pagar los platos rotos?

Guillermo Tatis Grimaldo, hijo
mosadegh53@yahoo.es

El panorama político estadounidense se complica cada vez más para el Partido Republicano y para el presidente George Bush, pero lamentablemente para nosotros también y puede ser peor, entretanto todo pinta que los demócratas no harán nada para corregir el curso de los acontecimientos; por el contrario, echarán mano de cualquier cosa que les permita sacar ventajas políticas, ahora -aunque en receso- en plena época preelectoral.

Un sondeo de Gallup, publicado a mediados del mes pasado por **The Washington Post**, mostró que el presidente Bush tiene un 65% de desaprobación entre los ciudadanos norteamericanos, índices evidentemente desastrosos que solo lograron sus predecesores Harry Truman en sus peores momentos en medio de la impopular guerra de Corea y Richard Nixon antes de que finalmente renunciara por el

escandaloso y tristemente recordado caso Watergate. Así mismo señala otra fuente encuestadora, que algo más del 47% de los consultados considera que los demócratas ganarán las próximas elecciones presidenciales de 2008, con cualquiera de los candidatos que resulte de sus primarias.

El asunto luce al menos difícil, los demócratas que son mayoría en ambas cámaras, han arrancado su campaña política a toda máquina y tienen una percepción muy clara de su papel de oposición, y no están dispuestos a dar tregua ni ofrecer concesiones al presidente Bush en el campo que sea y sobre la materia que toque enfrentarlo, aunque con ello lesionen intereses vitales propios o de terceros países. Los demócratas tras casi seis años de aislamiento en el Congreso, le están cobrando con creces a la administración Bush los desplantes a la categoría de desprecio y el marginamiento sistemático en las decisiones más importantes de la Unión durante todo ese tiempo.

Para colmo de males, los últimos acontecimientos políticos en nuestro país en nada contribuyen para mejorar la disposición del Congreso norteamericano, por el contrario, se le ha arrojado más leña a la hoguera sin medir las consecuencias; hemos agregado un factor peligroso a la disputa interna entre el Legislativo y Ejecutivo norteamericano con la elección de Pedro Miguel González a la Presidencia de la Asamblea Nacional.

Es iluso plantear que el diputado González no tenga los méritos políticos y las credenciales legales, así como la decisión soberana para ocupar el alto cargo del Órgano Legislativo en el país, pero es inocultable que tal circunstancia nos sitúa en un amargo escenario político de consecuencias insospechadas por lo que puede pasar con nuestros intereses inmediatos.

El tema, ya se ha desbordado, hay un comunicado del Departamento de Estado estadounidense donde "lamenta" la elección de González, desde luego un verbo muy sutil para

los desprevenidos, pero que en lenguaje diplomático lleva un mensaje muy fuerte en torno al tema y consecuencias, de hecho, lo que parecía una fácil acción de mero trámite para la aprobación del Tratado de Promoción Comercial (TPC) con Estados Unidos se puede convertir poco a poco en una caricatura. Hay serias dudas y poca certeza de que las cosas ocurran como pensábamos hace unos meses. Ya sabemos que a varios países que tienen TLC pendiente de ratificación congresional se les negará esa posibilidad, salvo a Corea del Sur, al menos durante la administración Bush.

Pudiera ser que las pretensiones demócratas, a nivel internacional tienen más un tufillo de intromisión descarada que de motivaciones razonadas, y a lo interno solo buscan fastidiar para cobrar popularidad entre los votantes. Así lo demuestran las declaraciones del congresista Charles Rangel, cuando anunciaba visitas para repartir instrucciones sobre lo que tenemos que hacer si queremos la firma del

TLC. La presidenta de la Cámara de Representantes, Nancy Pelosi, ha hecho lo mismo con países amigos y socios de años como Perú, Ecuador, Panamá y con aliados incondicionales como Corea del Sur y Colombia.

Pero por un lado, me temo, que la actitud del Departamento de Estado con su comunicado, que también lleva un sabor imperialista de imponer su voluntad donde quiera que sea, pueda tomar el caso González como argumento ideal para tratar de cambiar las cosas de este largo pulso político con los demócratas, y por el otro, no hay duda que mientras el Partido Demócrata perciba que con esas acciones pueden ganar más votos, no cambiarán la estrategia electorera que les está reportando grandes beneficios y de paso, le habrán cobrado por partida doble al presidente Bush su arrogancia... o viceversa, pero nuestro país puede terminar pagando los platos rotos de una vajilla ajena.

El autor es diplomático

PROPUESTA.

Un sistema de transporte urbano (2)

Álvaro E. Julio G.

Se menciona, como un "primer paso" la instalación de buses articulados en rutas periféricas de otras partes de la ciudad - no las principales. Pero la solución indispensable e inicial de un transporte urbano es construir "el espinazo" del sistema. Construir en rutas secundarias no ayuda en nada a la congestión en la parte central de la ciudad. Se facilita la tarea de traer pasajeros en rutas secundarias pero, luego, a medida que se entra en los troncales, no se va a tener el espacio para mover a los pasajeros adicionales a su destino final. Esto es una solución a medias, una solución "por ahora", pero no una solución final. Este "espinazo" consiste en dos ejes o dos rutas primarias, que al ir en forma cruzada son más eficaces, una es de 13 kilómetros de largo y la otra de 17 kilómetros. Estos "espinazos" son lo que hay que hacer primero, pero no a la vez, sino por fases, pues la ciudad tiene que poder seguir funcionando. La

primera ruta va desde Villa Zaíta -por la Transistmica - Fernández de Córdoba - Vía España - Justo Arosemena - y terminando en la Plaza 5 de Mayo; y la otra va desde Pedregal - por la Vía España - cruzando la Vista Hermosa (calle 64) - luego por la vía Simón Bolívar - La Cuchilla - Ave. Central -terminando también en la Plaza 5 de Mayo. El cruce de las dos rutas se produce en las intermediaciones de la Fernández de Córdoba y la estación de bomberos Darío Vallarino.

Instalar un sistema de buses articulados, y de carril exclusivo, para este "espinazo" es un error grave porque los articulados, por eficiente que funcionen, no pueden transportar en un solo carril, el número de pasajeros que hay en las horas pico en estos ejes prioritarios. Y más carriles no caben sin derribar la ciudad. Es como construir un puente grande y costoso en un cruce "único y especial" que después no se dé abasto para todo el tráfico que necesita cruzarlo. Entonces se produce un "cuello de botella" y tranques

a pesar de que la nación ha hecho una inversión y gasto extraordinarios. Lo mismo sucedería con poner articulados en donde no se dan abasto para la cantidad de pasajeros.

Los sistemas de transporte masivo urbano son como las calles y avenidas de una ciudad, son parte de la infraestructura y como tales deben ser aportados y financiados por el Estado. No es una obligación de la empresa privada, ni debe esperarse una solución de empresa privada. Por lo cual no debe esperarse que sea una gestión rentable, es decir, una inversión que, con la tarifa que se cobra, produzca ganancias como un negocio.

El Estado tiene que invertir y subsidiar, en parte, el costo de construcción y de operación del sistema. Las empresas privadas se benefician en proveer, a una ganancia razonable, estos dos elementos. Y el Estado por la eficiencia y rendimiento de las empresas privadas. El transporte urbano debe cobrar una tarifa acorde con la capacidad

económica de sus usuarios, sobre todo con la de los más necesitados. Esto requiere que los que vienen en rutas alimentadoras tengan "boletos de transferencia" de pasaje a las estaciones del tren. Transferencia es otro tipo de transporte al tren, el cual consiste en que una persona que se monte en una de las rutas alimentadoras pueda pasar al sistema del tren sin pago adicional. Sería un contrasentido que las personas tengan que pagar doble y triple peajes para llegar a su sitio de trabajo. No lo usarían, porque no lo pueden pagar. Se establecerían, entonces, rutas o sistemas "brujos", baratos y económicos, para que les resuelva esto. Hay que evitar que suceda esto a toda costa, pues se estaría "viciando" el propósito de la inversión cuantiosa del Estado y terminaríamos con un sistema poco usado.

Llevar a cabo todo lo expuesto toma tiempo. ¿Qué debemos hacer en estos momentos?

Como una medida temporal: Tíene cierto mérito remover y sustituir

los llamados "diablos rojos" por buses más modernos, siempre que no sean más grandes como lo son los articulados. Sería una "medida temporal", pero que implicaría un costo al Estado, un costo que "aliviara" la situación por solo unos años, digamos cuatro. Puede -si se planean las cosas bien- que luego se puedan poner estos buses al servicio en las rutas secundarias o terciarias del sistema total y final. Este posible recurso temporal se escapa del alcance de este artículo y le corresponde a las partes involucradas en la situación actual buscar y encontrar la fórmula apropiada.

En resumen, nuestro sistema de transporte urbano, además de disminuir los carros en circulación, debe llevar a las personas a su trabajo en forma rápida, económica, cómoda y digna. Y el Estado necesita invertir y subsidiar la construcción y operación del sistema, esa es su función.

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