



Polis
Revista Latinoamericana

17 | 2007
Arte y Realidad

Leopoldo Montesino Jerez, *Transporte y calidad de Vida: origen y destino del Transantiago*, Impresión y distribución LOM, Santiago de Chile, 2007, 364 p.

César Ross



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/polis/4532>

ISSN : 0718-6568

Éditeur

Centro de Investigación Sociedad y Políticas Públicas (CISPO)

Édition imprimée

Date de publication : 26 septembre 2007

ISSN : 0717-6554

Référence électronique

César Ross, « Leopoldo Montesino Jerez, *Transporte y calidad de Vida: origen y destino del Transantiago*, Impresión y distribución LOM, Santiago de Chile, 2007, 364 p. », *Polis* [En ligne], 17 | 2007, mis en ligne le 25 juillet 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/polis/4532>

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

© Polis

Leopoldo Montesino Jerez, Transporte y calidad de Vida: origen y destino del Transantiago, Impresión y distribución LOM, Santiago de Chile, 2007, 364 p.

César Ross

- 1 Quién podría afirmar hoy que el transporte no es parte sustantiva de la calidad de vida de la mayor parte de la población del país?*, ¿quién podría dudar que la pregunta por la calidad de vida, es relevante para el mundo académico, político, económico y social? El profesor Leopoldo Montesino se ha planteado este tipo de preocupación desde hace ya mucho tiempo, y por largo tiempo su interés no ha sido suficientemente comprendido. En efecto, en un contexto teórico donde se considera que el desarrollo es la consecuencia casi natural del crecimiento económico sostenido más la concurrencia de decisores racionales, para muchos la cuestión de la calidad de vida podría ser vista como algo casi marginal. Y así habría sido, pero se produjo la puesta en marcha del Transantiago, y la opinión pública nacional constató con horror que esta preocupación no era marginal, sino que una cuestión central de la que no nos habíamos hecho cargo.
- 2 Con todo, esta paradoja es demasiado frecuente en nuestro medio. Recuerdo muy bien cuando a fines de la década de 1990, Isaac Caro desarrollaba sus estudios acerca del fundamentalismo islámico y la mayoría de los “expertos” consideraban sus estudios algo extemporáneos y referidos a algo muy poco relevante para la vida contingente. Caro explicaba una y otra vez sus puntos de vista, sin mucho éxito. Todo fue así hasta el 11 de septiembre del 2001. Ese día muchos de los que habíamos visto los intentos de Isaac constatamos que él sí tenía razón. ¿Qué habría ocurrido si análisis como los del profesor Montesino hubieran tenido mayor tribuna? Probablemente, mucho del impacto negativo,

mucho de las decisiones mal tomadas o apresuradas, se hubieran corregido. El mundo académico tiene mucho que decir al mundo de la política, al supuesto “mundo real”.

- 3 Como se indica en el propio libro, este es el segundo estudio del profesor Montesino respecto de la temática de calidad de vida. Ambos estudios fueron cofinanciados por la Universidad Santo Tomás, una de las instituciones donde él trabaja desde hace años.
- 4 En lo específico, se trata de un texto de 364 páginas, compuesto de: 4 capítulos; una sección de conclusiones y recomendaciones; y una sección de post scriptum, donde el autor incluyó una actualización de la problemática analizada, a raíz de la compleja puesta en marcha del nuevo sistema al que se hace alusión.
- 5 El primer capítulo, titulado “El transporte como tema de calidad de vida prioritario en la vida de los ciudadanos”, sitúa la cuestión específica del transporte dentro de la discusión general respecto de calidad de vida, así como introduce al lector en los términos fundamentales del análisis. Esto último, revela aún más la especificidad técnica del tema, así como devela lo paradójico que resultó la contradicción entre la calidad de las decisiones y la complejidad del plan que se intentó implementar.
- 6 El segundo capítulo, llamado “Atentados contra la calidad de vida en el sector transporte de la región Metropolitana versus esfuerzos y políticas de gobierno”, es un intento enorme por sistematizar variables e indicadores de análisis capaces de objetivar una discusión que pasó desde el desacierto técnico y político a la contienda pre electoral. Es muy interesante la visión que da este capítulo, desde el punto de vista de estimar la distancia que había entre la naturaleza del transporte existente y el tipo de sistema de transporte al que se aspiraba en el plan original.
- 7 El tercer capítulo, titulado “Transporte urbano en la prensa de la Región Metropolitana de Santiago”, es un estudio pormenorizado del lugar del transporte público en los medios de comunicación masivos. Este análisis, que podría parecer casi forzado en una etapa previa, hoy nos resulta más que relevante. Los medios, si bien no construyen la realidad, sí contribuyen a fortalecer y/o debilitar diversas versiones acerca de la realidad misma y, en consecuencia, son la caja de resonancia local y nacional (en este caso también internacional) de cualquier conflicto. El Transantiago se transformó en la cuestión más controversial del actual gobierno, especialmente por haber implementado el plan después de un año en el ejercicio del poder; o sea, después de tener el control del mando sin lugar a dudas ni confusiones: por ello es tan difícil endosar las responsabilidades a alguien más. Los medios han recepcionado no sólo la frustración de las expectativas no cumplidas, sino que la contienda pre electoral que usa el Transantiago como “chivo expiatorio”.
- 8 En el cuarto y último capítulo, llamado “Conflictos en el transporte chileno al comenzar el siglo XXI”, con un enfoque mucho más político, el autor procura hacer un mapa de la conflictividad latente y desatada en el sector, identificando los problemas, los grupos de presión y de interés, así como aquellos “nudos gordianos” tales como los temas de coimas y sobresueldos. A falta de información de primera mano y suficientemente validada, el autor desarrolla las dos primeras cuestiones y se cuida de juicios tajantes en la tercera, quizá a la espera de resoluciones judiciales y de datos más fidedignos. Con todo, hay aquí una sistematización notable del asunto principal: la conflictividad. Dado el tiempo de transcurrido el análisis monográfico, el autor actualizó los contenidos de este trabajo, con los datos de los años 2004 al 2007, con lo cual pone en la coyuntura un tema que él ve con los ojos de alguien interesado en la cuestión de fondo y para quien la coyuntura es simplemente la ocasión de llamar la atención.

- 9 El libro cierra su exposición con una exhaustiva lista de fuentes utilizadas para el trabajo. No cabe duda que a contar de ahora, tanto el libro como sus fuentes serán el punto de partida para cualquier futuro estudio en esta materia. Al exponer todo así, el profesor Montesino da tanto muestra de su rigor analítico, como de su generosidad para que otros entren al tema.
 - 10 Desde luego me parece que se trata de un trabajo notable, altamente recomendable y al alcance de cualquier lector medianamente culto. Se trata así mismo, de un libro que abre un camino para el campo de la investigación que el autor no debería abandonar, así como se constituye en un llamado de atención para los tomadores de decisiones. Esto también significa que cuando veamos el próximo libro del profesor Montesino, tendremos que poner mucha atención a su mirada de futuro, porque ya ha dado suficiente muestra de su perspicacia para tal ejercicio.
-

NOTES

*. Reseña escrita después del lanzamiento del libro, efectuado con el auspicio del Programa de Doctorado en Procesos Sociales y Políticos de América Latina de la Universidad ARCIS.

AUTEUR

CÉSAR ROSS

Doctor en Estudios Internacionales, Instituto de Estudios Avanzados de la Universidad de Santiago. Académico, Investigador, Consultor y Director del Departamento de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat con sede en Santiago.