

JAIME GUZMAN

Fernández: ministro de la institucionalización



El retorno de Sergio Fernández al Ministerio del Interior encierra los mejores augurios para Chile. Su excelente gestión en ese mismo cargo entre 1978 y 1982 así induce a pensarlo.

Sólo una extrema superficialidad o una ciega obcecación política pueden desconocer que en ese período se registró en Chile un sustancial avance normalizador, remontando gran parte de las dolorosas secuelas de la guerra civil a que el marxismo condujo al país entre 1970 y 1973.

Esa etapa también se destacó por ser quizás la más fecunda y creadora del actual régimen, logrado ya el reordenamiento inicial de la caótica herencia legada por la Unidad Popular y antes que la última crisis económica internacional nos golpeará tan duramente, a partir de 1982.

Fue el gabinete formado y coordinado por Sergio Fernández en 1978 —a expresa solicitud presidencial— el que dio un impulso orgánico y global a las modernizaciones económico-sociales que han cambiado el rostro y la mentalidad del país.

Chile forjó así un proyecto de desarrollo que ha revertido las tendencias socializantes que prevalecieron en las décadas precedentes, para encaminarse resueltamente por el rumbo de una sociedad de hombres libres, que potencia la capacidad creadora de cada persona.

Son muchos los artífices de esa obra que el Presidente de la República ha tenido la visión de impulsar y el coraje de defender, aun frente a las más rudas adversidades.

Sin embargo, pienso que entre ellos destaca señeramente Sergio Fernández, porque fue él quien supo dar el impulso necesario para que las concepciones básicas de una sociedad integralmente libre se institucionalizaran en sus diversos ámbitos políticos, económicos y sociales.

Contra la visión que algunos tienen

de la Carta Fundamental de 1980 como algo sólo ligado a lo propiamente político (en el sentido más específico del vocablo), su articulado permanente es —por el contrario— el instrumento jurídico que liga las futuras instituciones políticas democráticas con los principios y fórmulas jurídicas básicos de un sistema económico-social de libertad.

Sin la Constitución de 1980, toda la obra modernizadora del actual régimen en lo económico-social resultaría precaria y trunca.

Lo anterior confiere sus reales dimensiones a Sergio Fernández como el ministro de la institucionalización.

Su impulso resultó decisivo, tanto para que el gobierno aprobara la Carta Fundamental de 1980 como para que ésta obtuviera el notable triunfo plebiscitario de ese año.

Es evidente que nadie puede concordar íntegramente con todos los artículos e incisos de una Constitución Política. Siempre cada cual tendrá legítimas divergencias con algunos aspectos de su texto. Pero contrastando con quienes se esmeran en destacar sólo esos reparos, creo imperioso que implique concordamos con las líneas centrales de la Carta Fundamental, nos juguemos cada día más resueltamente por su afianzamiento.

La tarea no es fácil, porque supone asumir el desafío constitucional —ya muy próximo— que implica un cambio de régimen político. Se trata de pasar de un gobierno militar a otro plenamente democrático.

Pero pienso que sobre el terreno abonado por la fecunda y valiosísima tarea desplegada por el ministro García, cabe esperar del ministro Fernández un éxito similar al de su gestión anterior, ahora para contribuir a conducirnos a la democracia renovada, eficiente y estable que tiende a plasmar el articulado permanente de la Constitución de 1980.

DJ6
ERC/11A
1987

TROLEBUSES

Regreso a las calles

□ En estudio, posibilidad de reinstalar este antiguo medio de transporte en la capital para combatir la contaminación.

Aquella nebulosa mañana del miércoles 23 de abril de 1947, el vapor *Copiapó*, procedente de Nueva York, traía algo más que su ya frecuente cuota de carga y pasajeros. Pese al inusitado mal tiempo, en Valparaíso el ajetreto delataba un acontecimiento extraordinario.

Es que habían arribado al país los primeros seis trolebuses, el nuevo medio de transporte que debía entrar en servicio el 21 de mayo siguiente, en reemplazo de los viejos tranvías. Tampoco faltaron quienes, pregonando las bondades del trole, contaban a las personas que quisieran oírlo que Albert Einstein había descubierto su teoría de la relatividad a bordo de uno de estos buses eléctricos. El hecho fue confirmado por el propio físico alemán en sus memorias.

Con el primer cargamento en su poder, los personeros de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos (ENT) de esa época comenzaron a cubrir el cielo santiaguino con un tejido de alambres. El recorrido inaugural se hizo, finalmente, el viernes 31 de octubre de 1947 desde el parque Forestal con Mac Iver hasta Alcántara con presidente Errázuriz, en El Golf. Los 48 paraderos de la línea se recorrieron en 45 minutos ida y vuelta.

Hoy, a casi cuarenta años de ese histórico día, se vuelve a considerar a los viejos trolebuses como una alternativa viable para descongestionar el tránsito de la capital y para solucionar un problema más urgente, como es el smog. Es necesario recordar que los últimos buses eléctricos fueron retirados de las calles santiaguinas en 1976, en parte debido a su voluminoso tamaño, pero especialmente por el bajo costo que a la sazón habían alcanzado los combustibles. En el puerto de Valparaíso, sin embargo, continuó transitando una veintena de ellos.

Renovar lo viejo

Durante los últimos cinco años, debido al alto precio del petróleo y al problema de la contaminación, cada vez más persistente en todo rincón del planeta, varios países desarrollados, entre ellos Suiza, Alemania y Estados Unidos, han vuelto a resucitar al viejo trole. Por supuesto que bajo una apa-