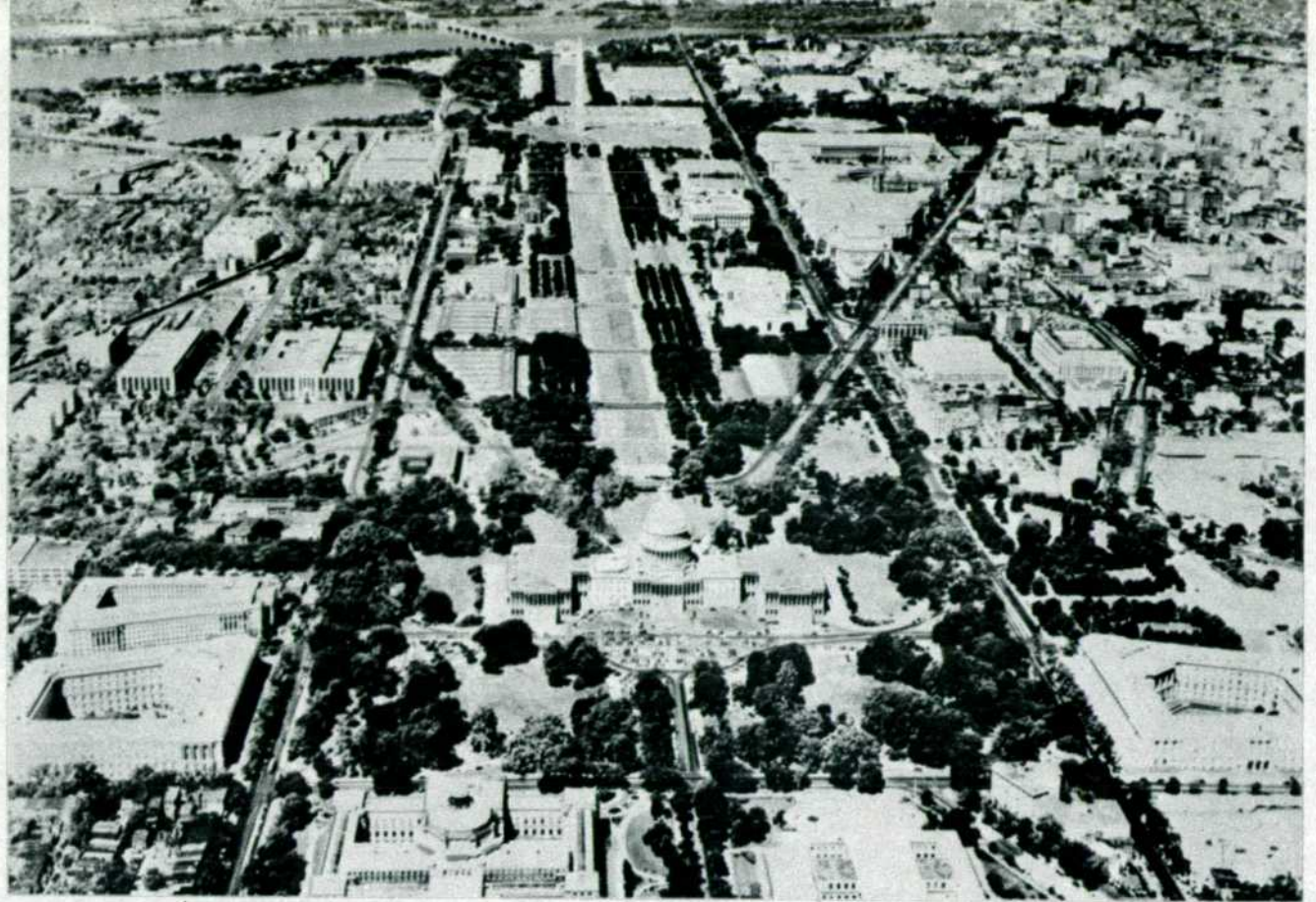




# CRONICAS



## WASHINGTON ESTRENA METRO

★ Va a ser uno de los atractivos de la ciudad.

### COMO SI QUISIERAN COMPETIR CON LOS RUSOS

Ciento sesenta kilómetros tendrá la red, con la mitad aproximada de ellos bajo tierra y la otra mitad en superficie, cubriendo no sólo Washington capital, sino también los distritos adyacentes de Maryland y Virginia. Conviene advertir que parte del trazado férreo ya existente —como el que une la estación de Baltimore con la Union Station— será aprovechado. La red tendrá 86 estaciones, impresionantes muchas de ellas, como si de repente los americanos quisieran competir con los rusos, que parecen tan orgullosos del Metro de Moscú como del Kremlin. El presupuesto total del proyecto estaba fijado en 2.980 millones de dólares, pero ha subido ya a 3.970 millones, a causa de la inflación. Contribuyen a él el Gobierno Federal, el Ayuntamiento de Washington y los Estados que toca.

La primera fase, con ocho kilómetros de vía en el centro de la capital, se inaugurará en agosto del próximo año, contándose poder tener lista la fase dos, con ramificaciones en distintas direcciones, para mayo de 1976.

Tiempo y ocasiones habrá de describir con detalle este sistema férreo subterráneo que trata de resolver el problema de desplazamiento en la capital de los Estados Unidos, medio paralizada, como todas, por el tráfico en las horas punta. Pero adelantamos ya una de sus grandes innovaciones: la desaparición casi completa del ruido, al haberse dispuesto una almohada de goma entre el raíl y su lecho de cemento, además de un recubrimiento antisonoro de las paredes. Si es así, habrá algunos que se vayan bajo la superficie a pasear. ■ JOSE MARIA CARRASCAL.



Tal vez extraña a muchos saber que Washington es una ciudad sin Metro. En realidad no lo ha necesitado durante muchos años. La capital de los Estados Unidos ha sido desde su fundación una auténtica urbe administrativa, sin industria, sin proletariado, sin otra cosa casi que funcionarios del Gobierno, diplomáticos y periodistas. Gente toda ella con medios

suficientes para tener coche y, en muchos casos, chófer, pagado casi siempre por el erario público de uno u otro país. ¿Para qué se precisa un Metro en tales circunstancias?

Pero a partir de la segunda guerra mundial, Washington empezó a cambiar, y en los años 50 y 60 se convirtió en el foco de atracción de cientos de miles de negros americanos, que dejaban sus cabañas en el Sur para irse a vivir a la capital, donde no sólo la igualdad estaba garantizada por la ley, sino donde un puesto de trabajo era más fácil de obtener en cualquiera de las muchas dependencias del Gobierno, obligado a no practicar la discriminación que más o menos abiertamente practicaban ciertas empresas privadas. Es así como Washington se ha convertido en una ciudad con el 70 por 100 de la población negra, buena parte de ella desempleada y el resto preferentemente en las bajas escalas sociales. Aunque aquí comprar un

coche no es cosa de ricos, sino que se lo puede permitir casi todo el mundo, se imponía la necesidad de proveer a la capital de los Estados Unidos de un sistema de transporte colectivo acorde no sólo con las necesidades de su vecindario, sino también con la categoría del país. Durante años quiso solucionarse con autobuses, pero al fin se ha visto que el transporte de superficie no es solución a largo plazo, y en 1969 se inició la construcción de un Metro que es más bien una auténtica red de ferrocarriles urbanos y suburbanos, al estilo del que cubre la entera bahía de San Francisco, y que va a ser uno de los atractivos de Washington el día que se inaugure, capaz de competir con el Capitolio y el monumento a Lincoln.