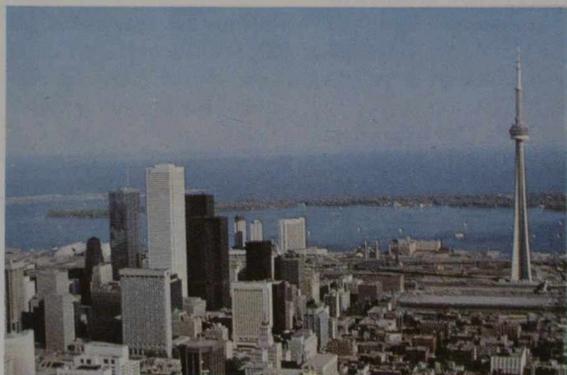


La Comisión de Transporte de Toronto (CTT)

Actualmente, el sistema de transporte público de Toronto está considerado por muchos como uno de los mejores en el mundo. Cada año, funcionarios gubernamentales y de transporte de todas partes del mundo visitan a la CTT para estudiar su sistema.

Este es seguro, confiable, limpio y ha sido laureado por muchos como uno de los mejores ejemplos de una operación de transporte urbano eficiente. Incontables veces se ha escrito acerca de él en la prensa. El periódico *Free Press* de Detroit opinó: "El transporte público es la llave del crecimiento de una ciudad y Toronto es un clarísimo modelo del transporte masivo", "los 52 kilómetros del sistema subterráneo de Toronto son una cosa esplendorosa". El *Washington Star* dijo "Toronto ha comprobado que un buen transporte urbano es un buen negocio". La revista *Railway Age* añadió "La nueva extensión de transporte urbano de Toronto de 10 kilómetros, determina un patrón para un transporte colectivo eficiente y atractivo". La revista *Passenger Transport* opinó "Observadores de muchas de las principales ciudades de los Estados Unidos vienen a estudiar las instalaciones del transporte público de Toronto". *Kiwanis*, una revista para los dirigentes de las comunidades, dijo "La gente viaja con la CTT porque el sistema es limpio y eficiente". El *Enquirer* de Filadelfia añadió "Toronto, tiene una de las redes de transporte público de mayor calidad en el hemisferio".

El éxito de la red de 1214 kilómetros de autobuses, trolebuses, tranvías y subterráneos del Toronto Metropolitan, se debe mayormente al hecho de que el sistema está totalmente integrado. Se ha hecho un esfuerzo con el objeto de alimentar el subterráneo con líneas de superficie y dar al mismo tiempo a los pasajeros la oportunidad de utilizar el sistema subterráneo la mayor parte del viaje que sea posible. Por ejemplo, en muchas de las 59 estaciones del tren subterráneo hay otras líneas de superficie que cargan y descargan pasajeros en las áreas de pago, permitiendo así a los pasajeros desplazarse libremente entre el subterráneo y las plata-



formas de superficie sin pagar otra vez.

La extensión de la integración subterráneo-superficie es única en el mundo. Ciento once de las rutas de la CTT hacen 167 conexiones con el subterráneo. La espina dorsal de esta red es el sistema de transporte subterráneo, el cual ha crecido sorprendentemente a través de los años. De su recorrido original de 7.2 kilómetros que tenía la línea de la calle Yonge en 1954, cuenta con 54.4 kilómetros actualmente. Extendiéndose del centro de la ciudad a las municipalidades circunvecinas de North York, Scarborough y Etobicoke, y apoyado por una amplia red de líneas alimentadoras de superficie, estacionamientos e instalaciones de carga y descarga, el sistema proporciona servicio de todas partes del área metropolitana al distrito central de negocios. Además, se cuenta ya con la aprobación para construir un Sistema de Transporte Urbano de Capacidad Intermedia (STCI) desde la estación terminal Kennedy del cruceo central Bloor-Danforth hasta el centro de Scarborough, cubriendo una amplia zona entre las dos municipalidades. El STCI fue desarrollado por la Corporación para el Desarrollo del Transporte Urbano de Ontario (CDTU) y es un sistema sobre rieles controlado por computadora, el cual emplea vehículos de ruedas de acero y es impulsado por motores de inducción lineal.

En efecto, se trata de un minisubterráneo completamente separado, con plataformas previamente pagadas y cuyo abordaje se realiza en un nivel elevado. La capacidad básica de transporte de pasajeros del sistema STCI varía de menos de 5000 a más de 20000 pasajeros por hora en cada dirección.

Las modificaciones a las extensiones de los vagones, espacios libres e itinerarios, hacen posible la operación más allá de su alcance básico. La CTT sigue el impulso gracias a que el STCI está diseñado para operar a muy bajos niveles de vibración, comparado con los vehículos de rueda y riel de acero convencionales, primordialmente debido al motor de inducción lineal y al avanzado diseño de la carretilla radial del CDTU. Esta carretilla especial permite a los ejes girar y poder seguir los rieles en las curvas, con menor fricción como resultado, y por tanto una operación más silenciosa.

La terminación de la línea STCI para Scarborough está programada para fines de 1984 a un costo aproximado de 134 millones de dólares.

