

análisis

Historia de
la mafia
criolla



CUANTO GANAMOS LOS CHILENOS



67% recibe menos de 100 mil pesos mensuales. Mientras el 7,5% se empina sobre los 300 mil.

POLITICA

La crisis del PPD



COMERCIO DE ORGANOS

¿Realidad fantasía?

ENTREVISTA A
Andrés Zaldívar y Alter eg de Mónica Madariag

CONTAMINACION

EL SMOOG ES SOLO EL SINTOMA

El excremento del diablo, así caracterizó al petróleo Juan Pablo Pérez Alfonso, un connotado venezolano fundador de la OPEP. El sagaz analista aludía a las distorsiones que el «oro negro» provocaba en las estructuras de su país.

La suerte de los santiaguinos es aún más miserable pues no hacen más que respirar las emisiones del excremento del diablo. En efecto, en Santiago, en ninguno de los últimos tres años se han respirado más de 100 días de aire descontaminado. Las escenas de

guaguas hospitalizadas sometidas a nebulizaciones son ya parte obligada de la crónica periodística. Las estadísticas del asma y las bronquitis obstructivas comparten espacios con los datos de la marcha económica del país. Es decir ya son parte de la «normalidad». En Santiago, uno

de cada tres niños sufre bronquitis obstructiva, mientras el índice en ciudades no contaminadas es uno de cada diez. Según el Ministerio de Salud entre el 40 y 60 por ciento de las atenciones en los consultorios públicos es por afecciones respiratorias. ▶

HOTEL LIBERTADOR

M
L
P
A
S

No hay una creación más humana que el smog, esa mezcla de gases contaminantes entre las que destaca el monóxido y dióxido de carbono, dióxido de nitrógeno, ozono e hidrocarburos. El smog no es más que el síntoma y no la causa de la enfermedad. El primer culpable de la contaminación atmosférica en América Latina es el parque vehicular.

¿Es que hay tantos vehículos en nuestra región? No, en Latinoamérica circulan apenas seis por ciento de los

provocan tres cuartas partes de emisiones de gases. En Sao Paulo se apaña otro diez por ciento.

EL MODELO HACE CRISIS

En Santiago, el daño mayor proviene del transporte, culpable de tres cuartas partes de las emisiones. Las industrias emiten el 20 por ciento de los gases, y sólo dos de ellas descargan 95 por ciento de los azufres que enrojecen los ojos. Por las calles de la

saturación de gases no ha llevado a ningún empresario microbusero a retirar sus máquinas de las calles. Peor aún se ha legado al límite de continuar importando motores descartados por nocivos en países desarrollados.

La libertad empresarial ha primado sobre el bien común. En la mayoría de las grandes ciudades el transporte de pasajeros corre por cuenta del gobierno, municipalidades o corporaciones especiales. El objetivo primordial es garantizar un buen servicio limpio, eficaz, con el número justo de máquinas que circulan cuando son necesarias. El criterio en Nueva York, Londres, París, Estocolmo o Singapur, por sólo nombrar algunas ciudades, no es maximizar las ganancias de un grupo de propietarios.

Pero el asunto va más allá del transporte de público. Los automóviles particulares son co-responsables del problema. De un punto de vista del rendimiento el automóvil es el medio más obstructivo: una línea de metro puede transportar 70 mil personas por hora, una pista destinada sólo a autobuses o trolebuses permite desplazar a 30 mil personas, en tanto que una pista de automóviles, con cuatro pasajeros cada auto, sólo moviliza a ocho mil personas por hora. En Estados Unidos se ha establecido que el costo de 100 kilómetros recorridos en *automóvil cuestan un promedio de 100 dólares por pasajero contra nueve dólares del sistema de transporte colectivo.*

El automóvil, claro está, tiene sus encantos: proporciona una libertad al usuario que no puede competir con el transporte colectivo. Pero ello se vuelve relativo una vez que secciones de la ciudad se comienzan a atochar. En

capital se desplazan 400 mil automóviles y doce mil autobuses; la misma cantidad de buses que en Buenos Aires que tiene más del doble de habitantes. Todos los analistas, incluidas las autoridades de gobierno, coinciden en que esto es un absurdo.

La magia del mercado, de la libre competencia no ha funcionado. La

RECONOZCA SUS SINTOMAS

La quema de los combustibles fósiles genera gases de enorme impacto para la salud y el medio ambiente. Algunos de los más peligrosos son:

Monóxido de Carbono (CO): dificulta la capacidad de la sangre de transportar oxígeno, produciendo dificultades de percepción, lentitud de reflejos y somnolencia; aumenta los dolores de cabeza y afecta el sistema nervioso central, el corazón y la transferencia sanguínea en todo el cuerpo. En dosis altas es fatal.

Oxido y Dióxido de Nitrógeno (NO2): irrita el tracto respiratorio y reduce la función pulmonar, y aumenta la posibilidad de infecciones virales.

Ozono Troposférico o Smog Fotoquímico: irritación ocular, dolores de cabeza, tos, dificultades respiratorias e irritación de nariz y garganta.

Particulado del Diesel: penetran en los pulmones transportando agentes causantes de cáncer, especialmente, hidrocarburos aromáticos polinucleares HAPs. Según la OMS ni el nivel más bajo debe ser permitido.

Plomo: afecta el sistema nervioso central y la sangre, incluso niveles bajos provocan disminución de las capacidades mentales en los niños. En Ciudad de México, siete de cada diez niños sufren problemas de desarrollo por causa del plomo.

vehículos motorizados del mundo. El problema es que el parque vehicular es enormemente ineficiente y por ello contaminante y, además, está concentrado en pocas ciudades donde tiene un impacto letal. Ciudad de México, por ejemplo, acapara diez por ciento de todos los vehículos de América Latina: tres millones de máquinas



Santiago se observa ya un círculo vicioso: los más pudientes huyen hacia los valles precordilleranos donde requieren de más y más autos para llegar. Los accesos a Lo Curro, La Dehesa, Los Dominicos y otros vecin-

darios son cada vez más difíciles a causa del tráfico. Los tacos debido a la excesiva cantidad de automóviles que circula por calles diseñadas para menor circulación agrava enormemente el problema de la contaminación.

Para acomodar tanto automóvil es necesario, dicen algunos, construir más autopistas. Así, además de desfigurar el perfil de la ciudad con vías que ya no pueden ser cruzadas por peatones salvo por puentes, se agrava la contaminación debido al aumento de motores en funcionamiento. Es la ceguera de los amantes de las autopistas.

El gobierno asegura necesitar diez años para solucionar el problema de la contaminación en Santiago. Al plantear esto está negociando la salud y en muchos casos la sobrevivencia de la población. Para dar plazos de corte «económicamente viables» a 124 empresas y edificios, los dueños de autobuses se están ahorrando costos a expensas de la salud del 40 por ciento de los chilenos. Los automovilistas que sufren y provocan el problema también deben pagar los costos necesarios para circular sin contaminar.

EL FEO PETROLEO

Los automóviles son un aspecto clave de las economías de los países desarrollados: 14 empresas producen 80 por ciento de los 50 millones de vehículos fabricados anualmente. Y todo depende de que haya petróleo abundante y barato. Se comprende el pánico que embargó al Presidente George Bush luego de la invasión iraquí a Kuwait en agosto de 1990. Estados Unidos destina 43 por ciento del petróleo importado al uso de sus camiones y automóviles. Washington no luchó contra Saddam Hussein por ideales libertarios o por amor a la reaccionaria monarquía kuwaití. Fue una guerra más por la posesión del excremento del diablo.

SARA LARRAIN
(Coordinadora de Greenpeace,
oficina Sur Pacífico).