

# CAUCE

Nº 165 DEL 4 AL 10 DE JULIO DE 1988 RECARGO AEREO \$20 PRECIO \$290

8º Capítulo  
Colonia Dignidad  
30 AÑOS DE MISTERIO

## Investigan estremecedora pista



Carabiniero

CAUCE.

Nº 165-177

JULIO - SEPT.

1988.

Empaquetado  
NEGRO



APROX.  
10X.  
ULIDO  
30  
ESION A CARABINERO

blado

# CON ARMA FISCAL BALEARON A CARABINERO POZO

Desaparición del estudiante Víctor Carvallo y su ex-polola, Valentina Trejo, añade nuevas interrogantes sobre el suceso

## CONTAMINACION EN SANTIAGO

# Los costos de la imprevisión

**E**l smog afecta hoy gravemente la calidad de vida de los cuatro y medio millones de santiaguinos. Crecen en forma alarmante las enfermedades bronquiales, las alergias y otras irritaciones cutáneas y a los ojos. Algunos especialistas comienzan a temer un desastre ecológico semejante al ocurrido en Londres el año 1952, a la luz de los datos registrados por la red de monitoreo que mide el Índice de Contaminación Atmosférica.

La contaminación del aire se debe a la confluencia de factores naturales, meteorológicos y a la emisión de gases y partículas provenientes de fuentes fijas (industrias) y móviles (vehículos motorizados).

Como ya ha sido una norma en este gobierno, se tiende a minimizar la emergencia o a reiterar majaderamente que "todo está bajo control".

Pero antes de entrar en materia, conviene puntualizar que el presente trabajo fue confeccionado por el Área de Vivienda del Instituto de Ciencias Alejandro Lipschutz.

Naturalmente, no podemos modificar la configuración de la cuenca de Santiago ni las condiciones meteorológicas, pero el incremento de la contaminación ambiental ha sido una consecuencia inevitable de la aplicación dogmática, durante quince años, de un modelo económico mercantil, sin consideración alguna por el ser humano, lo cual ha agravado las situaciones críticas existentes con anterioridad, en especial la expansión descontrolada del área urbana y del parque automotriz. A esto se suma el agotamiento de los recursos forestales y de las escasas áreas verdes, licitadas en algunos casos como "bienes de uso público prescindibles", y el descuido en la eliminación de los desechos sólidos e industriales, lo que ha generado un grave incremento en la contaminación de las aguas.

El espíritu mercantil llega a tales extremos, que Santiago debe ser la única ciudad en el mundo en donde las tarifas de electricidad durante la temporada invernal son más caras que en verano, castigando la fuente de energía



Santiago se ahoga

más limpia, e incentivando el consumo de combustibles altamente tóxicos como el petróleo, la leña o el carbón.

## Expansión descontrolada del área urbana

Desde 1954, cuando el Ministerio de Obras Públicas creó la oficina del PRIS (Plan Regulador Interurbano de Santiago), hasta 1973, la metrópoli contó con un organismo de coordinación, destinado a planificar el desarrollo armónico de la ciudad. Ya entonces, cuando la capital concentraba algo menos de 2 millones de habitantes, existía la certeza de que sin un instrumento eficaz de planificación a nivel metropolitano sería imposible superar los desafíos que presentaba el futuro desarrollo urbano metropolitano.

Conforme al dogma de la subsidiariedad del estado, la oficina del PRIS desapareció y la capital carece actualmente de un gobierno metropolitano, salvo en asuntos de seguridad. Ni la Intendencia, ni el MOP ni el MINVU regulan el uso del suelo urbano, la localización industrial, y el transporte a nivel metropolitano. Cada alcalde es autónomo en su territorio para resolver al respecto y las consecuencias de 15 años

de libertinaje ya se hacen evidentes.

Al iniciarse los estudios del PRIS 30 años atrás, se constató que la metrópoli cubría una superficie urbanizada o semiurbanizada de 12.000 hectáreas, con una densidad promedio de 144 habitantes por hectárea. Este índice -bastante bajo- se mantuvo, sin embargo, para las proyecciones del futuro crecimiento que planificó un área urbana de 21.600 hectáreas, capaz de absorber las demandas estimadas hasta 1980. Considerando como factores correctivos la remodelación y la construcción de las zonas antiguas con tasas más altas de densidad, la capacidad del área Intercomunal ascendía a 5 millones de habitantes.

Hoy día, Santiago comprende 4.3 millones de habitantes distribuidos en 49.000 hectáreas, lo que representa una densidad promedio de 88 habitantes por hectárea. Se ha producido pues una regresión en el índice de densidad, representando un deterioro del 61%. Si se hubiera mantenido la densidad de 144 habitantes por hectárea, la población de Santiago se extendería sobre 29.800 hectáreas y no sobre las 49.000 que ocupa en la actualidad.

Hemos derrochado un promedio de mil hectáreas por año, mientras permanecen subutilizadas zonas excepcionales de la ciudad, como es el sector de Santiago-poniente que podría alojar a medio millón de personas sin necesidad de ampliar el radio urbano.

No sólo hemos malogrado excelentes suelos agrícolas sino que además hemos multiplicado los requerimientos de transporte, de redes de agua potable, de alcantarillado, de teléfonos, de alumbrado y pavimentación.

## Aumento descontrolado de buses y taxibuses

Se estima que un 70% de la contaminación del aire en Santiago, se debe al parque automotriz que asciende a unos 400 mil vehículos, y en especial, a los 8.500 buses y taxibuses provistos preferentemente de motores diesel.

En 1977 el número de buses y taxi-

buses ascendía a 4.700, cifra que casi se duplicó en 10 años, mientras que la población, en el mismo período sólo se elevó en un 25%. Esto resulta aún más irracional si se considera que 10 años atrás el metro recién comenzaba a operar, y escasamente existían los taxis colectivos que hoy suman 5.000 unidades en la región metropolitana. En 1977 circulaban 11.300 taxis, cifra que hoy se ha triplicado alcanzando a 32.000.

La proliferación del transporte colectivo es también consecuencia del modelo aplicado, ya que a raíz del desmantelamiento del aparato estatal y las exoneraciones masivas efectuadas en los primeros años posteriores al golpe militar, muchos funcionarios públicos no encontraron otra fuente de ingreso que operar como taxistas o autobuses.

El régimen

no ha puesto obstáculos a este crecimiento. Al contrario, lo ha alentado. La política de transporte oficial sostiene que "el Estado velará porque el sector transporte favorezca un desarrollo global y regional acelerado y porque su estructura de tarifas y servicios refleje los costos reales al país. Para ello, utilizará fundamentalmente el mercado de libre competencia como mecanismo regulador" (Política Nacional de Transporte, Universidad Católica, Abril 1977).

Esto ha permitido el aumento indiscriminado de la locomoción colectiva, sin que exista una demanda que lo justifique. La subutilización de taxis, taxibuses y buses es muy alta y circulan la mayor parte del día semi vacíos, disputándose los pasajeros, congestionando las principales vías de tránsito contaminando el aire y generando innumerables accidentes.

En 1987, un autobús transportaba, como promedio, un 43% de los pasajeros que transportaba diez años atrás, y para sobrevivir ha elevado, naturalmente, las tarifas. Desde 1982 a 1988 la tarifa se ha alzado desde \$11,50 a \$55, lo que representa un incremento muy superior al IPC y al índice de remuneraciones.

A todo este cuadro irracional, se añade la incomprensible paralización en las obras del ferrocarril metropolitano, el medio de transporte más adecuado para una metrópoli de 4 millones de habitantes.

El MOP efectuó numerosos estudios a partir de 1961, y en 1968 se decidió adoptar un esquema basado en una Red de Transporte Independiente (RTI o Metro), y una Red de Transporte Vial Complementario, (RTVC). Esta última estaba, obviamente, constituida por el sistema de buses, concebida como complemento y no en paralelo del Metro, como ocurre hoy día en la Alameda B. O'Higgins, saturada con no menos de 50 recorridos diferentes de autobuses.

El Metro consultaba 5 líneas básicas: 3 líneas como ferrocarril urbano

diferente nivel en los cruces más importantes. Naturalmente, era menester adquirir los convoyes apropiados a este tipo de transporte.

La línea 4 de este ferrocarril suburbano, unía la Estación de NOS por el sur, con Estación Central, extendiéndose bajo tierra por Matucana hasta la Estación Mapocho. La línea 5 aprovechaba el ferrocarril hacia Cartagena, uniendo Maipú o Malloco hasta empalmar con la línea anterior en Estación San Eugenio. Finalmente, otra línea unía Quilicura con Estación Mapocho, aprovechando el tendido de la vía Santiago-Valparaíso. El circuito se complementaba con el ferrocarril de circunvalación existente a lo largo de San Joaquín y la vía que unía Santiago con Puente Alto. Se trataba, por lo tanto, de un ferrocarril de superficie pero absolutamente coordinado con el Metro.

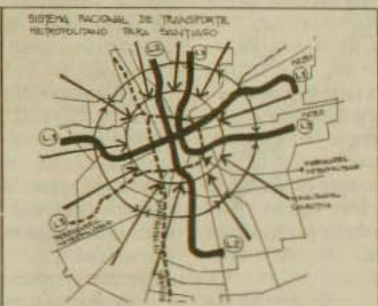
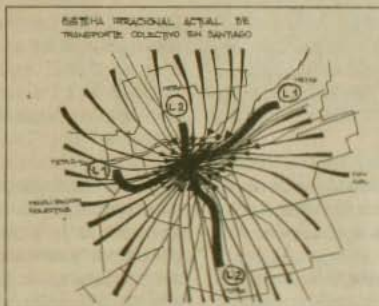
Gran parte de este plan está ya malogrado. La línea a Puente Alto fue desmantelada, la vía a Valparaíso está abandonada y la propia Estación Mapocho se está embaldosando sin que nadie sepa con qué propósito,

pero lo cierto es que los rieles están siendo cubiertos.

Hay antecedentes que la Dirección del Metro, presionada por la irritación que despierta el smog en la ciudadanía, rescusa este programa con el apelo de Minimetro. Esta es otra maniobra electorera de Pinochet, ya que es imposible reparar el daño provocado por tantos años de inactividad. Las tres líneas del Metro y las dos líneas suburbanas de superficie debieran haber estado en operación hace ya mucho tiempo. ¿Cuánto costará ahora restablecer el ferrocarril a Puente Alto, o levantar las baldosas recién instaladas en la Estación Mapocho?

Estas son las consecuencias que trae consigo una política que sólo prioriza el afán de lucro y no los intereses de la comunidad.

El smog en Santiago es un fenómeno grave, que exige medidas más responsables que la restricción vehicular semanal en el centro de Santiago. ■



con un total de 35 km. de vía, y dos líneas como ferrocarril suburbano o expreso con 24 km. de extensión (Cuadro 2).

El régimen actual se limitó a concluir las obras ya iniciadas por los dos gobiernos anteriores en la línea uno, y dejó a medio camino la línea 2 suspendiendo su avance hacia el norte desde Estación Mapocho hasta el Hipódromo Chile por avenida Vivaceta. También canceló la construcción de la línea 3 que unía el sector norte por avenida Recoleta con la zona oriente cruzando por el centro.

Tampoco se dio ningún paso para implementar las líneas expresas de transporte suburbano, de mucho más fácil ejecución ya que significaban aprovechar la red ferroviaria existente en los tramos que cruza la ciudad, adaptándola como ferrocarril urbano mediante el acondicionamiento de paderos, señalización, habilitación de maestranzas y construcción de pasos a