

LAS OBRAS PÚBLICAS EN EL PERÍODO 1973-1989

BRUNO SIEBERT HELD
Ex Ministro de Obras Públicas

Generalmente, al hacer el resumen de la labor realizada en un período tan amplio y fructífero, se comete o el error de generalizar, con lo cual se pierde el detalle que muchas veces le da consistencia a la presentación, o se da solamente detalles, con lo que se pierde la visión general y de contexto del tema.

Es por esto que, al hablar de las obras públicas en el Gobierno del Presidente Pinochet, comenzaremos exponiendo las bases que se han considerado tanto para su planificación como para su construcción.

Se partió sobre la base que las obras públicas son todo ese conjunto de infraestructura que la naturaleza misma no nos ha dado y que el hombre necesita, tanto para utilizarla como para desarrollarse él mismo. Por lo tanto, la obra pública ha ido asociada eminentemente a una necesidad no satisfecha de la comunidad toda y, por ende, en su planificación y posterior ejecución sólo se ha tomado en cuenta la voluntad de satisfacerla. El concepto de obra pública, entonces, no es excluyente a ningún miembro de la sociedad y todos tienen igual posibilidad de utilizarla. Es por esto que en la priorización de la ejecución de las obras públicas, aparte de las restricciones presupuestarias eventuales y propias de un país en desarrollo, ha primado un criterio absolutamente técnico y acorde con las políticas de desarrollo social y económico fijadas por el Gobierno. Nada puede representar mejor el grado de desarrollo y progreso de un país que las inversiones de obras públicas.

Dentro del contexto socioeconómico que ha enmarcado la historia chilena en el transcurso de este período, caracterizado por una Economía Social de Mercado que persigue el logro de un desarrollo armónico y acelerado del país, el Ministerio de Obras Públicas ha tenido y tiene cada día mayores responsabilidades. Sus inversiones se han orientado hacia los más diversos sectores: edificios

públicos, obras de riego, agua potable y alcantarillado, puentes, túneles, caminos, puertos y aeropuertos, etc.

Su gran finalidad ha consistido, pues, en ser un efectivo apoyo al desarrollo nacional y, en el corto plazo, un importante elemento reactivador de la economía.

El gran volumen de insumos que demanda la construcción, en su mayoría de producción nacional, ha influido notoriamente en el desarrollo de los sectores industrial y comercial, generando, por efecto multiplicador, numerosas riquezas en el país y sus regiones.

En lo social, la magnitud y características de las obras originan una considerable demanda de recursos humanos en mano de obra profesional y técnica, y una mayor utilización en mano de obra no especializada.

Se fijaron claramente los objetivos y las políticas para lograrlos:

OBJETIVOS

Para llevar a cabo su tarea primordial de dotar al país de la infraestructura necesaria para su desarrollo, el Ministerio se ha planteado objetivos generales y regionales muy precisos, conducentes a apoyar decididamente el progreso económico y social en un país de extenso territorio, cuya variada y accidentada geografía ha presentado desde siempre la necesidad de una infraestructura de obras públicas muy compleja y eficiente.

En un nivel general, el Ministerio ha planteado programas y proyectos cuyos objetivos han estado dirigidos: a la conservación y recuperación del patrimonio nacional requerido para el desarrollo económico; a la integración de la zona austral al territorio nacional; al óptimo aprovechamiento de los recursos naturales mediante un servicio de transportes eficiente y confiable; a la racionalización en el uso de los bienes públicos; a la mantención en condiciones apropiadas para su uso de la infraestructura pública existente; a velar por la preservación y el adecuado uso del recurso agua y a la construcción de obras sanitarias tendientes a lograr coberturas cercanas al ciento por ciento, tanto de agua potable y alcantarillado urbano, como de agua potable rural en poblaciones concentradas.

Además, se ha dado prioridad en lo referente al desarrollo regional: dotando a los centros poblados y productivos de las regiones de un eficiente y racional

suministro del recurso agua; apoyando eficientemente la prospección y explotación de nuevos recursos; dotándolas de adecuado equipamiento de servicios públicos; mejorando el acceso a los centros poblados para un mejor flujo de entrada y salida de productos y favoreciendo las relaciones económicas internacionales e interregionales a través de una adecuada infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria.

POLÍTICAS

La política de recuperación económica impulsada por el Gobierno se ha traducido en una reducción importante del gasto público y de la maquinaria administrativa del Estado, y en la implantación del principio de subsidiariedad. Obras Públicas ha respondido a dicha política optimizando su estructura administrativa y de personal, y aplicando normas de eficiencia tendientes a lograr, con los recursos disponibles, un mejoramiento de los niveles de inversión a través de una sana competencia entre las empresas contratistas, mediante propuestas públicas y una estricta evaluación técnica y económica de sus proyectos y obras.

Nos referimos a continuación a las políticas básicas adoptadas con miras a lograr eficiencia y reactivación en la realización de los objetivos de desarrollo:

1. En cuanto a la proposición de proyectos, se ha establecido que pueden ser propuestos por el usuario, tanto a nivel regional como sectorial, acogándose también las sugerencias de organismos públicos o privados, en cuanto a la detección de necesidades. Si ellas corresponden efectivamente al papel subsidiario del Estado, se canalizan a través de Bancos de Proyectos, a la espera de financiamiento.
2. Cada proposición ha sido objeto de un estudio y de una evaluación socioeconómica que permita la visualización de proyectos relacionados y el establecimiento de un orden de prioridades con respecto a los demás. Esta evaluación la realizará el gobierno regional o la autoridad sectorial interesada, con el apoyo técnico de Obras Públicas.
3. Se ha procurado lograr que el Ministerio tenga una organización estable y permanente para su labor ordinaria, contratando los equipos técnicos calificados para los trabajos extraordinarios, de acuerdo a la política de restricción del gasto público y subsidiariedad, para lograr un eficiente empleo de los recursos humanos, financieros y técnicos disponibles. Paralelamente, el personal será capacitado para mantener un adecuado nivel en las labores a realizar.

4. Se ha procurado la descentralización funcional y administrativa, fortaleciendo la estructura y funcionamiento de las Secretarías Regionales Ministeriales.
5. Las obras han sido ejecutadas por empresas constructoras debidamente calificadas, o inscritas en el Registro de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas, y contratadas mediante el sistema de llamado a propuesta mayoritariamente públicas.
6. Se ha procurado generar ingresos por concepto de operación y explotación que permita, en algunos casos, incorporarse al saldo de deuda.
7. El Ministerio realiza una permanente supervisión del cumplimiento de las normas técnicas y de los plazos establecidos en la ejecución de las obras y estudios, aplicando las sanciones respectivas cuando es necesario.
8. Se ha mantenido un papel asesor técnico-administrativo en las obras financiadas con recursos extrasectoriales.
9. Se traspasará al área privada aquellos servicios que, cumplida la etapa de construcción de infraestructura, están en condiciones de autofinanciarse; manteniendo en el Ministerio una contraparte que asegure el cumplimiento del aspecto social. Este es el caso de las Empresas de Obras Sanitarias y del Metro.

PRINCIPALES OBRAS DEL PERÍODO

Al hablar sobre los principales logros del sector Obras Públicas en este periodo, expondremos los grandes programas que se han desarrollado, destacando, cuando sea pertinente, algunas obras específicas importantes.

Para comenzar haremos una presentación breve de estos logros:

- 2.000 kilómetros de construcción de caminos nuevos, con lo cual se han integrado al país 200.000 km² de territorio subexplotado;
- Construcción de 2.000 puentes nuevos entre ellos algunos espectaculares en los que han sido aplicadas tecnologías nuevas en el país; por ejemplo: Cruces (IX Región), Centenario (Región Metropolitana), General Carrera (XI Región);
- Terminación y puesta en marcha del Ferrocarril Metropolitano (29 km de vía, 35 estaciones, 50 trenes), beneficiando diariamente a medio millón de personas;
- Elevación de las coberturas de agua potable y alcantarillado urbano del 67% al 97%, y del 35% al 75% respectivamente;

- Servicio de agua potable rural a más de 500 localidades, beneficiando a casi medio millón de personas;
- Obras de riego que benefician casi 300.000 há de fértiles tierras agrícolas;
- Construcción, ampliación y/o rehabilitación de casi 50 caletas pesqueras artesanales.

Nos referiremos, a continuación, a los logros alcanzados en el período por cada uno de los Servicios del Ministerio.

VIALIDAD

1. *Recuperación de la carretera longitudinal: Ruta 5*

La recuperación de la carretera longitudinal Ruta 5, fue enfrentada como tarea prioritaria por el MOP. Esta vía, que constituye al principal eje caminero del país, presentaba la siguiente situación: de los 3.455 km de extensión, 1.400 km se encontraban en grave estado de deterioro, debido principalmente, a las siguientes causas:

- El camino fue diseñado para soportar cargas inferiores a las que realmente transitaban por él;
- La conservación de la red vial fue abandonada durante muchos años, lo que originó un proceso de destrucción progresiva;
- Las inclemencias del tiempo, como temporales e inundaciones, e incluso la acción de terremotos, aceleraron este proceso.

El año 1978 se inició formalmente un programa destinado a la recuperación total de esta vía, el cual contempló no sólo devolver el estándar original del camino, sino superarlo de modo que fuese adecuado al tráfico de camiones de gran tonelaje y con una calidad que permitiese una larga vida útil.

Con el apoyo de créditos externos se acometió la tarea que ha significado que, en la actualidad, esta vía presente un 85% de su longitud en buenas condiciones y un 15% en condiciones regulares, no existiendo sectores en mal estado.

En este programa se contempló, entre otros, la construcción de obras destinadas a hacer más seguro y expedito el tránsito por esta vía, en este aspecto, son importantes de destacar las construcciones de las variantes Valdivia y Lastarria.

La variante Valdivia, de 72,1 km de longitud, fue inaugurada en 1985; permite viajar al sur sin necesidad de pasar por esa ciudad, reduciendo en 30 km el trayecto, con el consecuente ahorro por concepto de gasolina, desgaste del vehículo, tiempo, etc.

La variante Lastarria, entre Gorbea y Loncoche, evita pasar por la cuesta del mismo nombre, reduciendo significativamente el número de accidentes que se registraban. Abarca una longitud de 39 km y su puesta en servicio se realizó el año 1985.

El costo total del programa de recuperación de la carretera, a contar de 1978 y hasta su término, asciende a la suma de 556 millones de dólares, financiados por el Ministerio de Obras Públicas, para beneficio de todos los chilenos.

Debe destacarse que la carretera longitudinal concentra el tránsito del 60% del tráfico carretero del país, y el costo de un kilómetro de repavimentación de camino en hormigón tiene un valor que varía entre 20 y 40 millones de pesos.

2. *Red Vial Austral*

La Red Vial Austral tiene una longitud proyectada de 2.421 km y está constituida por un camino longitudinal, que atraviesa de norte a sur el territorio comprendido entre Puerto Montt —en la X Región— y Puerto Yungay —en la XI Región— y por caminos transversales en la XI Región.

Para obtener un máximo aprovechamiento de los recursos de inversión que requiere este proyecto, se estableció un programa de ejecución por etapas. La primera etapa consistió en la apertura de un camino con estándar de penetración: plataforma de 4,5 m de ancho; afirmado pétreo de 3,0 m \times 0,20 de espesor; radio de curva mínimo 20 m; gradiente máxima, en tramos no mayores de 100 m, de un 12%; velocidad de diseño general 40 km por hora; el ancho de la faja o de despeje de bosques de 20 m con raleo selectivo en sus orillas e incluyendo consideraciones de paisaje y de conservación del equilibrio ecológico, las alcantarillas se diseñaron de madera, como asimismo los puentes menores de hasta 15 m de largo, de modo de aprovechar los recursos locales.

Los puentes mayores, de largo entre 15 m o más, se construyeron definitivos, de doble ancho de 6,10 m; de viga metálica con colaborante de hormigón postensado. Los cursos de agua mayores de 100 m de ancho con escurrimiento muy profundo se salvaron mediante balsas, existiendo actualmente 3 de ellas en servicio en el tramo Chaitén-Coyhaique.

En la segunda etapa, o de consolidación, se mejoró el alineamiento vertical y horizontal, la plataforma se ensanchó a 6,0 m en corte y 7,0 m en terraplén, con una carpeta de rodado de 5,0 m. Las alcantarillas y los puentes menores se reemplazaron por estructuras definitivas en forma selectiva, alcanzando estándar de camino de desarrollo.

En el desarrollo de las obras de este proyecto es posible establecer dos períodos:

Un primer período, desde la canalización de Aisén y Chiloé Continental hasta 1976, en el cual la infraestructura vial se realizó en dos ejes de desarrollo local, Chaitén-Palena y Puerto Chacabuco-Puerto Aisén - Coyhaique-Balmaceda, con el objeto de facilitar la penetración desde el litoral hacia los valles interiores.

Un segundo período, a partir de 1976, cuando se inició la construcción del camino longitudinal, de aproximadamente 1.120 km de largo que, complementado con los caminos transversales, permite integrar las comunidades diversas, dar acceso a valles deshabitados y conectar todo este territorio al resto del país a través de vías de comunicación terrestre, logrando el adecuado desarrollo de una vasta área de la zona austral del país.

Este segundo período contempla la ejecución de las siguientes obras:

- Construcción camino Longitudinal Austral Norte entre Puerto Montt y Chaitén, con tres tránsbordos marítimos;
- Construcción camino Longitudinal Austral Sur entre Villa Castillo y El Maitén, alrededor del Lago General Carrera, evitando el transbordo lacustre;
- Terminación de los caminos transversales La Junta-Lago Verde-Paso de Lago Verde, Cisne Medio La Tapera-Paso de Apeleg y El Maitén-Chile Chico-Paso de Chile Chico;
- Consolidación camino Longitudinal Austral Norte, sectores Chaitén-Coyhaique y Puerto Montt-Río Negro;
- Pavimentación camino Puerto Chacabuco-Coyhaique y construcción túnel El Farellón.

Los beneficios de un proyecto de esta envergadura podemos explicarlos tomando en consideración el vasto territorio que se incorpora físicamente al desarrollo, y el efecto geopolítico y socioeconómico ligado a esto.

La superficie de la Patagonia chilena es la sexta parte de la del territorio

nacional, excluyendo la Antártica, y su densidad de población es la más baja del país; su clima es riguroso y sus riquezas potenciales de difícil alcance y alto costo de explotación.

La construcción de la Red Vial Austral hace posible la integración al país de una superficie aproximada de 155.000 km² de terrenos aptos para la ganadería, a lo que debe agregarse considerables recursos minerales e hidráulicos. Esta obra permitirá una soberanía integral a través del desarrollo de las Regiones X y XI, lo que ya se ha manifestado con la creación de nuevos poblados.

La Patagonia chilena es una de las zonas menos contaminadas en el mundo, desde el punto de vista físico-cultural, y además tiene bellezas de relevancia internacional en estado natural. La integración de esta zona dentro del ámbito del cono sur de América será importante, ya que la mayoría de sus recursos son los denominados renovables (madera, energía hidroeléctrica, pesca, ganadería, turismo, etc.). En el campo científico y técnico, posibilitará el acceso al estudio de zonas de singulares características (glaciología, geología, climatología, etc.).

En el aspecto social, la ejecución del camino Longitudinal y sus caminos transversales, permitirá la llegada más expedita de servicios como educación, salud, culto religioso, agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, etc.: logrando con ello una completa integración de esta zona al resto del territorio nacional.

El desarrollo físico de las obras que comprenden el proyecto se puede resumir así:

<i>Construido</i>	<i>Km caminos</i>	<i>Ml puentes definitivos</i>
Antes de 1946	895	S/información
1947 - 1963	215	57
1964 - 1973	68	1.444
1974 - 1989	970	5.026

3. *Obras viales urbanas*

El Programa de Vialidad Urbana tiene por objeto aumentar la capacidad de transporte vehicular, aliviar la congestión de tránsito en avenidas, cruces, y en otras obras que forman parte de la infraestructura de transporte de las grandes ciudades.

El impacto se traduce en una disminución de costos de operación de vehículos, ahorro en tiempo de viaje de los usuarios, y mejoramiento general en los aspectos de gestión de tránsito y seguridad.

El programa comprende obras en las áreas urbanas de las regiones Metropolitana, de Valparaíso y del Biobío.

En Santiago, la solución de los diferentes nudos viales de la Avenida Circunvalación América Vespucio; las intersecciones a distinto nivel de Ochagavía con Salesianos; Ochagavía con Departamental, y la intersección de la Avenida Norte Sur con Balmaceda, son obras dignas de destacar entre otras.

La construcción de la autopista Concepción-Talcahuano y del acceso al puerto de San Vicente, son importantes obras de vialidad urbana que contribuyen al progreso de la región del Biobío.

Dentro de esta materia, también es digna de destacar la construcción del acceso al puerto de San Antonio, en la región de Valparaíso.

El programa tiene un costo de US\$ 88.200.000, y en su financiamiento participa el Banco Interamericano de Desarrollo, con un crédito que cubre el 35% de la inversión, siendo el resto aportado por el Ministerio de Obras Públicas.

En el área vial se destacan, además, los siguientes programas:

4. Obras fluviales red vial nacional

Que comprende obras destinadas a evitar la destrucción de los puentes, caminos, obras de arte, y terrenos agrícolas del territorio nacional, por efecto de las eventuales crecidas que puedan ocurrir por los deshielos o por un régimen de lluvias muy abundante.

5. Conservación red vial básica nacional

Cuya ejecución está orientada a mantener la calidad de rodadura de los distintos tipos de carpeta, preservar las condiciones estructurales de caminos y puentes, y brindar un tránsito seguro.

EL METRO DE SANTIAGO

Esta obra, de tanta trascendencia para nuestra capital, si bien fue concebida en gobiernos anteriores, debe su realización al gran impulso que le imprimió el Presidente Pinochet. En efecto, el año 1973 sólo habían zanjas que obstaculizaban el tránsito por el centro de la ciudad, y fue gracias a la gestión de este

Gobierno que se inició de inmediato su construcción, con la creación de una Dirección General del Metro, dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

De este modo —el 15 de septiembre de 1975— es inaugurado el primer tramo de la Línea 1 entre San Pablo y La Moneda, de 8,2 km de longitud. En la actualidad, la red del Metro cuenta con 27.400 metros de longitud, de los cuales 15.900 corresponden a la Línea 1 —entre estaciones San Pablo y Escuela Militar— y 11.500 a la Línea 2 —entre Lo Ovalle y Puente Cal y Canto—. El Metro dispone en la actualidad de 36 estaciones y 2 talleres de mantención, y cuenta con instalaciones propias para la alimentación eléctrica —1 subestación de alimentación y 14 subestaciones de rectificación—.

En la medida que la ejecución del proyecto completó tramos, éstos fueron puestos en servicio según la siguiente secuencia:

Línea 1 Primer Tramo San Pablo-La Moneda	8,2 km	15.09.75
Línea 1 Segundo Tramo La Moneda-Salvador	3,2 km	31.03.77
Línea 2 Primer Tramo Los Héroes-Franklin	4,9 km	31.03.78
Línea 2 Segundo Tramo Franklin-Lo Ovalle	4,8 km	21.12.78
Línea 1 Tercer Tramo Salvador-Escuela Militar	4,5 km	22.08.80
Línea 2 Tercer Tramo Los Héroes-Pte. Cal y Canto	1,8 km	15.09.87

La estación Cal y Canto tiene contemplados los espacios y cruces necesarios para posibilitar intercambio con la futura Línea 3.

El grado de excelencia técnica y administrativa que ha alcanzado este Servicio, le ha permitido lograr el autofinanciamiento operacional, con pasajes de precio inferior al resto de la locomoción colectiva.

El cuadro siguiente permite apreciar la evolución en el número de pasajeros transportados:

Años	Pasajeros	Años	Pasajeros
1976	12.051.665	1982	122.230.000
1977	33.579.453	1983	109.030.015
1978	61.470.604	1984	110.639.494
1979	94.201.453	1985	130.459.587
1980	106.017.689	1986	139.063.392
1981	132.600.459	1987	133.336.756

Esta evolución permite ofrecer el impacto que el servicio del Metro significa en el transporte masivo urbano de pasajeros, con los correspondientes beneficios en término de ahorro de combustible derivados del petróleo y calidad ambiental, al transportar aproximadamente 500.000 pasajeros por día laboral.

OBRAS SANITARIAS

A través de los programas de mejoramiento de servicios, tanto de agua potable como de alcantarillado, se ha alcanzado índices que sitúan al país en un lugar de privilegio en América Latina en estas materias.

En cuanto al programa de agua potable rural, de gran impacto social, por cuanto tiene relación directa con el logro de mejor calidad de vida e importantes logros en la salud pública, significa una inversión aproximada de 110 millones de dólares, hasta su término con la etapa IV en 1990, con una cobertura estimada del 80%, lo que significará una población abastecida de 522.212 personas, distribuidas en 990 localidades rurales con poblaciones entre 150 y 3.000 habitantes.

En general, las obras consisten en la construcción de servicios integrados de captación mediante pozos, conducción, almacenamiento, desinfección y distribución de agua potable en las conexiones domiciliarias y medidores.

El siguiente cuadro resume brevemente la acción del Ministerio en el aspecto de Obras Sanitarias y ahorra todo tipo de comentarios.

	1973			1989*		
	Población estimada	Población abastecida	% Cobert.	Población estimada	Población abastecida	% Cobert.
Cobertura A.P.						
Urbana	7.235.034	4.959.780	68,7	10.675.539	10.515.406	98,5
Cobertura Alc.						
Urbano	7.235.034	2.642.707	36,5	10.675.539	8.850.023	82,9
Cobertura A.P. Rural	524.000	182.500	34,8	650.000	500.500	77,0
*Datos Proyectados						

OBRAS PORTUARIAS

En 1969, la Dirección de Obras Portuarias preparó un proyecto de muelle en Arica para el servicio del Perú, cumpliendo así con lo establecido en el Tratado de 1929. Las obras del muelle propiamente tal —y luego las obras complementarias— se iniciaron en 1969, las que surgieron con ritmo lento, hasta que el actual Gobierno decidió acelerarlas. A la fecha, el muelle se encuentra completamente terminado así como la estación terminal del ferrocarril Arica a Tacna.

San Antonio es el puerto más cercano a Santiago. En 1958 todavía carecía de la condición de puerto mayor, hasta que ese año se dictó la ley que permitió ampliar el número y la clase de mercaderías que podían internarse a través de él. Entre 1975 y 1984 se realizaron grandes inversiones que lo convirtieron en el segundo puerto chileno de importancia, después de Valparaíso. Con el sismo de marzo de 1985, este puerto perdió el 75% de su capacidad de carga. Las obras de reparación se efectuaron en tiempo record, y ya en enero de 1986 el 65% del puerto se encontraba nuevamente en operación.

Además, se ha realizado una intensa labor de impulso de terminales marítimos en las Regiones X, XI y XII, que sirven de complemento al accidentado transporte terrestre. Las necesidades de transporte en la zona de los canales estimularon la existencia de los transbordadores, naves capaces de embarcar vehículos de carga o de pasajeros, desde rampas a las que atracan para la subida o bajada de los automóviles o buses. Las rampas y sus instalaciones se convierten así en terminales de gran importancia para el sistema de comunicación y desarrollo de estas regiones.

Además, debe destacarse el programa de construcción de caletas pesqueras. La idea de los puertos pesqueros artesanales surgió como una manera de aprovechar una área rica en recursos prácticamente inexplorada, y satisfacer una doble necesidad: por un lado, la de proveer de alimento nutritivo y barato a la población y, por otro, proporcionar trabajo estable a una gran comunidad de pescadores.

El plan de construcción de infraestructura para la pesca artesanal busca desarrollar estas labores con seguridad y eficiencia, facilitando la utilización de embarcaciones de mayor calado; haciendo más expedito el desembarque de las capturas, y su comercialización y venta en un nivel adecuado de higiene.

La estabilidad laboral contribuye a arraigar en su lugar de origen y evitar la migración a las grandes ciudades de un número importante de personas.

AEROPUERTOS

Mediante trabajos de mantenimiento y ampliación, tanto en los principales aeropuertos del país como en la red de aeródromos intermedios y pequeños aeródromos, se ha logrado una comunicación adecuada con otros países y se ha vencido el aislamiento ejerciendo soberanía en localidades geográficas apartadas.

La red de pequeños aeródromos cumple una función social de servicio a la comunidad y de integración del territorio nacional, en especial al sur de Puerto Montt, donde se encuentra el quiebre geográfico a partir del cual comienza la zona austral.

En esta área, de topografía compleja y accidentada, con numerosos poblados desprovistos de infraestructura básica, con vías de comunicación poco expeditas y a veces no transitables en la temporada invernal, estos aeródromos constituyen la única vía de comunicación con el resto del país.

ARQUITECTURA

A través de la construcción de edificios públicos, tales como escuelas, recintos culturales, juzgados, construcciones deportivas y centros de salud, el Ministerio ha encaminado su acción a la consecución del bien común general realizando la finalidad de bien social.

No puede dejar de señalarse la trascendencia que tendrá para toda una región y para el desarrollo político institucional del país, la decisión del Primer Mandatario de construir el Congreso Nacional en la ciudad de Valparaíso, haciendo así a la capital de la V Región la sede del Poder Legislativo.

En el trasfondo de esta decisión está, sin duda, la visión del gobernante que aprecia que en el Pacífico está nuestro futuro como Nación.

En el plano material, la construcción del Congreso en la V Región significa contribuir al proceso de regionalización y descentralización política y administrativa. Implica un inmenso potencial de desarrollo para esa región y una gran integración del puerto con la capital a través de modernas vías de transporte y comunicación.

El edificio estará emplazado en el área de El Almendral, lindante con la Avenida Argentina por el este, la Plaza Bernardo O'Higgins por el oeste, la

Avda. Pedro Montt por el norte, y por el sur con la calle (actual) Enrique Deformes.

Tendrá una superficie construida equivalente a los 59.000 m² con un costo aproximado a los US\$ 40 millones.

El conjunto arquitectónico lo constituyen dos torres de 17 pisos, unidas en la base por una placa de cinco pisos (desde el nivel -3,50 m a 12 m). En la terraza del último piso, se encuentra un helipuerto.

Las obras ejecutadas a la fecha son:

- Demolición de edificios realizada por la firma CAPRA y administrada por el Ministerio de Salud;
- Movimiento de tierras y construcción de oficinas fiscales, equivalente a 40.000 m³ (movimiento de tierras). A un costo de \$ 53.664.160;
- Fundaciones e hincado de pilotes:
 - a) Adquisición de 2.000 pilotes, con un costo de \$ 88.808.208;
 - b) Fundaciones e hincado, con un costo de \$ 1.464.719.059;
- Construcción de obras gruesas, terminaciones e instalaciones, iniciada en abril de 1989, con un costo aproximado de \$ 8.637.687.817.

UNA MIRADA AL FUTURO

El Ministerio de Obras Públicas es una entidad que mira hacia el futuro, porque es un país joven que necesita proyectarse, y es importante que se adapte a las necesidades que van surgiendo día a día.

Debe velar para que los caminos y carreteras que unen al país se encuentren bien conservadas; para que los aeropuertos adecuen sus pistas y para que los campos se rieguen de la mejor forma. Es decir, siempre mira hacia el futuro, pero no descuida el presente.

La Dirección de Vialidad señala que la red vial está completa en cuanto a su interconexión, por lo que el énfasis se circunscribirá al servicio de dicha red. También es importante el término, en los próximos años, de la Carretera Austral.

Para el futuro la idea es optimizar el costo del transporte.

El objetivo del Servicio Nacional de Obras Sanitarias, SENDOS, es llegar a

1990 con el ciento por ciento de cobertura en agua potable urbana; en alcantarillado urbano se pretende alcanzar un 82% de cobertura, y en agua potable rural también un 82%.

Por su parte, la Empresa de Obras Sanitarias de Valparaíso, ESWAL, inició un ambicioso programa de mejoramiento integral de la infraestructura de agua potable y alcantarillado del Gran Valparaíso y la cuenca del Aconcagua. Además de un completo sistema de saneamiento del litoral.

Chile es el país que tiene la mejor cobertura de agua potable en América Latina, y en los próximos años carecerá de problemas de agua, aunque siempre se mantendrán las dificultades en el norte, porque las fuentes de agua son limitadas.

Los proyectos que está estudiando la Dirección de Riego, que permitirán dotar de riego a miles de hectáreas y mejorar el de otras tantas, son los siguientes: Embalses en el río Huasco, Valle de Azapa, Río Loa, Embalse Los Aromos, Regadío Aconcagua, Embalse Convento Viejo, Canal Linares, Regadío Victoria, Traiguén, Lautaro, y Riego en Magallanes.

El vertiginoso crecimiento de las exportaciones hace urgente la modernización de los puertos para dar facilidades al incremento del comercio internacional. El Ministerio de Obras Públicas, en conjunto con el Ministerio de Transporte y una firma internacional, están realizando estudios de factibilidad para mejorar los puertos de Valparaíso y San Antonio. Esto incluye la reconstrucción de los sitios dañados por el sismo de 1985 en forma más moderna. Otro puerto que está en estudio es el de Punta Arenas.

Un programa que se continuará en el futuro es el desarrollo y apoyo a la pesca artesanal.

En cuanto a la red de aeropuertos, en Chile está completa, aunque falta adecuar a las necesidades actuales y futuras a varios terminales, principalmente los de La Serena y Osorno. Para el futuro los aeropuertos tienen asignado un rol importantísimo en el desarrollo del país.

Una de las mayores preocupaciones futuras de la Dirección de Aeropuertos es la construcción en Arturo Merino Benítez, de un edificio terminal nacional e internacional, que sea moderno y que cumpla con todas las exigencias de la aeronáutica actual.

Sin duda, una de las mayores obras que ha realizado el Ministerio de Obras

Públicas en Santiago, es el término de los trabajos e inauguración de la Línea 1 y 2 del Metro; este moderno medio de transporte, que diariamente moviliza alrededor de medio millón de personas, está en constante evolución y se prevee en el futuro la ampliación de las Líneas 1 y 2 y la construcción de por lo menos otras dos.

Se concede gran importancia futura al impulso de un sistema de pasajes de metro combinados con los sistemas de locomoción de superficie. La idea es planificar recorridos circulares, de modo que acerquen pasajeros al metro y luego los lleven de regreso.