

Pavimentación de Santiago

RECIENTEMENTE ha sido promulgada la ley N.º 4,180 sobre pavimentación de las calles ubicadas dentro del recinto urbano de la capital, ley que resuelve de una manera definitiva una de las cuestiones de mayor importancia entre las que incumbe atender a la autoridad local.

2.—Dos leyes principales han regido hasta ahora el sistema económico y administrativo de la pavimentación de Santiago. La primera es la N.º 1463 del 11 de Junio de 1901, que autoriza a las municipalidades de ciudades cabeceras de departamentos, para declarar obligatoria la pavimentación de colles situadas dentro del recinto urbano, y para cobrar a los propietarios colindantes la mitad del costo de las obras. La segunda es la ley N.º 2324 del 18 de Julio de 1910 que autorizó la contratación de un empréstito por £ 500,000 con destino a pavimentación de calles de la ciudad de Santiago, que limitó la obligación de los vecinos a pagar sólo la tercera parte del costo de la pavimentación de la calzada y la totalidad del de las aceras, que aumentó en uno por mil el impuesto sobre los haberes inmuebles de la ciudad para atender el servicio del empréstito, y que encomendó al Gobierno la contratación de las obras.

3.—Esta última disposición dió motivos para que se creara una Junta y una Dirección de Pavimentación de Santiago, en la primera de las cuales tenía asiento la autoridad comunal. Por otra parte, esta misma autoridad comunal ha tenido bajo su inmediata dependencia la Dirección de Obras Municipales, una de cuyas secciones ha entendido en la pavimentación de calles con recursos municipales.

Si bien es cierto que la aplicación simultánea de las dos leyes mencionadas no ha ofrecido dificultades serias en la práctica, no lo es menos que semejante sistema de doble organismo para atender una misma función no es el que ofrece mejores expectativas para desarrollar un programa de conjunto con economía y eficiencia.

La ley recientemente dictada reemplaza esos dos organismos por una oficina técnica dependiente de la Municipalidad de Santiago, la «Dirección de Pavimentación», que tendrá a su cargo la tarea de ejecutar, renovar, conservar, reparar y vigilar los pavimentos de la ciudad, y controlar los fondos que para tales objetos se destinan.

4.—Una de las principales causas del retardo con que se han atendido los servicios de pavimentación en la capital debe buscarse en la insuficiencia de los recursos de que se ha podido disponer para tales fines. Por una parte las rentas municipales, que están muy lejos de calificarse de exuberantes, no han podido suministrar sino cantidades muy reducidas para este objeto; por otra parte, el sobrante del impuesto adicional del uno por mil que queda después de cubrir el servicio del empréstito recordado, y que pos-

teriormente se destinó a la pavimentación de nuevas calles, no ha sido tampoco bastante para adelantar los trabajos en la proporción que sería de desear.

La nueva ley soluciona satisfactoria y definitivamente esta parte del problema con la destinación de recursos suficientes para los trabajos.

Adoptando una práctica que tienden a generalizarse en los diversos países, hace recaer sobre los vecinos colindantes el gravamen del costo total de la pavimentación hasta un ancho limitado de calzada, así como también el de las repavimentaciones que se ejecuten después de transcurrido un cierto número de años desde la pavimentación definitiva anterior. Al mismo tiempo señala recursos efectivamente suficientes para atender a los gastos de pavimentación o de renovación que no sean de cargo a los vecinos, y para los de conservación, supervigilancia etc., que en todo caso corresponden a la Municipalidad.

Con el propósito de facilitar a los vecinos el cumplimiento de la obligación que les impone la ley, ésta les autoriza para solventarla mediante cinco cuotas anuales, determinados de acuerdo con el servicio del empréstito que emita la Municipalidad para pagar las obras contratadas. A fin de regular la marcha de los trabajos y no ocupar el crédito sino en una suma limitada, la ley permite la emisión de bonos con garantía fiscal (a un tipo de interés no superior al 8% y con amortización acumulativo en cinco años), por valor total de 40 millones de pesos (en cuotas anuales de ocho millones), con facultad para remitir indefinidamente sumas iguales al valor nominal de los bonos que se retiren de la circulación por amortizaciones ordinarias o extraordinarias en cada período. De este modo aun cuando sólo se podrá mantener en circulación una suma máxima de 40 millones de pesos; se dispondrá anualmente del producto de las reemisiones de las cuotas de amortización sucesivas.

5.—La Municipalidad deberá formar un plan general de pavimentación de las calles comprendidas dentro de los límites urbanos de la ciudad, ligeramente modificados en su extremo norte para los efectos de esta ley. Este plan, que fijará el orden de precedencia en la ejecución de los trabajos y los anchos de las calzadas y aceras, deberá ser sometido a la aprobación del Presidente de la República.

La elección de la clase de pavimento por emplear en cada calle queda entregada a la resolución exclusiva de la «Dirección de Pavimentación», fundada en el costo de primer establecimiento, duración, gasto de conservación y costo de renovación de los diferentes tipos, en relación con la intensidad del tránsito previsto. De este modo se han alejado cualesquiera otras influencias que no sean las que legítimamente deben intervenir en esta clase de resoluciones. La ley atribuye a aquella oficina la responsabilidad de las decisiones, y es lógico que le haya dejado independencia absoluta para adoptarlas.

6.—Sería tarea larga y minuciosa examinar cada uno de los preceptos de la nueva ley; su lectura permite constatar que ella consulta todas aquellas disposiciones que son necesarias para llevar a término la total pavimentación de la ciudad en un plazo relativamente corto, así como las que son indispensables para asegurar una conservación adecuada y una renovación oportuna.

7.—Esta ley es un nuevo aporte de la ingeniería nacional a la resolución de los problemas de interés público que con ella se relacionan, pues ha sido el ingeniero Don Jorge Alessandri R. el autor del proyecto presentado a la H. Cámara de Diputados, y su relator en ambas ramas del Congreso Nacional. Es satisfactorio constatar que dicho proyecto experimentó sólo muy ligeras variaciones durante su tramitación legislativa.

Es justo, además, recordar en esta oportunidad al H. Diputado Don Rogelio Ugarte ex-alcalde de Santiago y hombre de gran experiencia en los servicios municipales. A él correspondió la iniciativa en la legislación que nos ocupa, con la presentación de un pro-

yecto de ley que contenía preceptos muy bien estudiados y algunos de los cuales se encuentran incorporados en el proyecto Alessandri.

8.—El Gobierno ha designado al ingeniero Don Alberto Véliz para que desempeñe el cargo de Director de Pavimentación. Corresponderá, pues, al Sr. Véliz crear la estructura completa de este servicio e imprimirle los rumbos técnicos y económicos que deberán ser las características de la gestión administrativa. De la fuerza de tal estructura considerada en todos sus elementos, y de la fijeza y buena orientación de aquellos rumbos, dependerá en parte muy principal el éxito que haya de obtenerse de una ley que con razón podemos calificar de excelente.

9.—La pavimentación exclusiva de las calles comprendidas dentro del recinto urbano de la capital, no satisface completamente la aspiración de la ciudad, puesto que no basta para asegurarle las facilidades de circulación que ha menester.

La ciudad está rodeada de comunas suburbanas con calles y avenidas que en mucha parte no son sino las prolongaciones de las del recinto urbano, y en las vecindades de las cuales se encuentra radicada una numerosa población que ejerce sus actividades en la capital.

Es necesario, pues, dar a estas comunas las facilidades necesarias para que substituyan sus pavimentos por otros de mejor calidad, tanto para satisfacer necesidades de tránsito derivadas de las circunstancias a que nos hemos referido, cuanto para propender a que no sólo el recinto urbano sino que también sus alrededores tengan pavimentos que satisfagan las conveniencias de la higiene pública.

Está, pues, muy justificada la nueva iniciativa del Diputado Alessandri, quien ha sometido ya a la consideración de la Cámara, un nuevo proyecto de Ley, de estructura semejante al que hemos comentado, y aplicables a las calles y avenidas del recinto urbano de las comunas vecinas y a las demás que los propietarios colindantes determinen en solicitud firmada por más de 50% de ellos.

Para completar esta interesante tarea sólo faltaría procurar una solución eficaz para el pronto mejoramiento de los caminos de acceso a la capital.

Los predios rústicos que forman las zonas de afluencia a caminos que se extienden hasta unos 20 a 30 km. de la ciudad, pueden y deben abastecer el consumo diario por vías de trazado y perfil definitivos, con recubrimiento o superficie de rodadura concordante con las características de la circulación, sólidamente construída y correctamente conservada.

Es de esperar que la legislación sobre pavimentos ya adoptada con respecto a Santiago, la que ha propuesto el mismo Diputado Alessandri con relación a las comunas suburbanas, y la que habrá de venir pronto y de un modo general, para el mejoramiento de los caminos de acceso a la capital, constituyan la base de la solución definitiva del problema en los caminos urbanos y rurales de toda la República.