

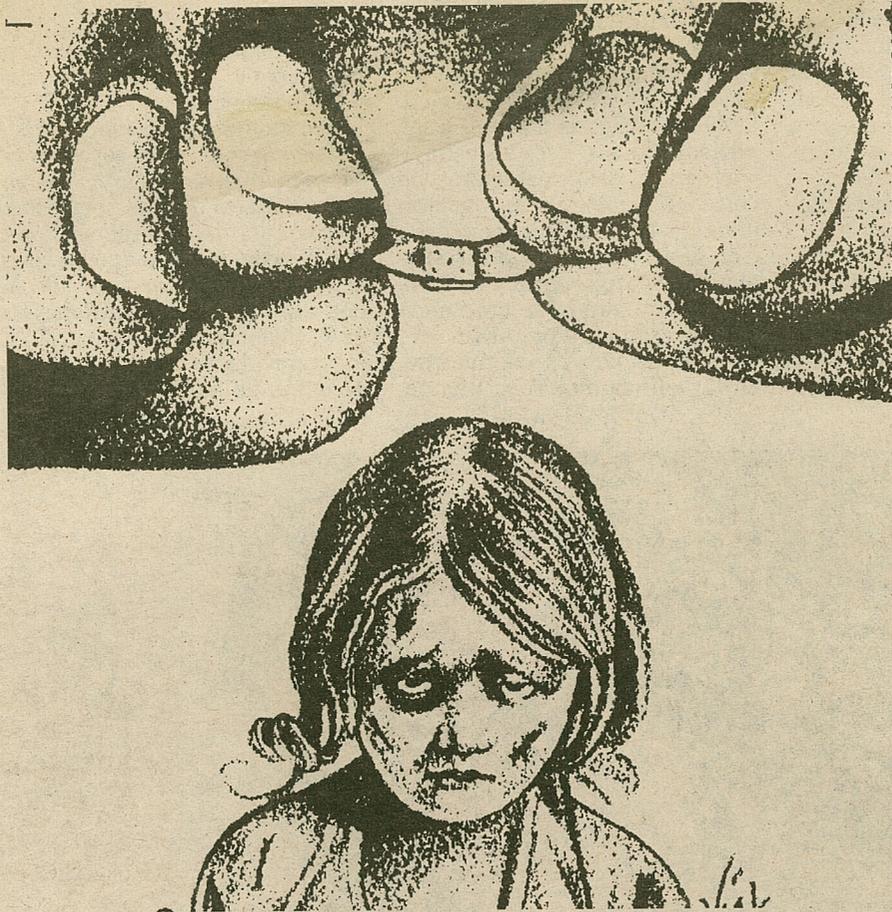
Entre la frustración y la esperanza

JORGE MUÑOZ G.

GARY VISKUPIC-OP ART

Según datos provenientes de la OIT y también de la OMS, hay en nuestro planeta más de 450 millones de minusválidos. De aquella cifra, 70 millones corresponden a personas que padecen sordera total o grave, 40 millones son ciegos y un alto porcentaje sufre trastornos mentales, poliomielitis, lepra y tuberculosis. A lo anterior deben sumarse los accidentes del tránsito y los accidentes del trabajo que en múltiples ocasiones producen discapacidades permanentes. Más aún, los estudios hechos sobre el tema parecen indicar que la cantidad mencionada (450 millones) aumentará en lugar de disminuir.

En el caso de nuestro país, los resultados del último censo poblacional (1992) muestran que en Chile hay 283 mil 888 personas discapacitadas. Sin embargo, hay argumentos para sostener que la cifra real es bastante mayor. Los criterios adoptados para la formulación de los ítemes correspondientes son inadecuados. Así ocurre, por ejemplo, con la "ceguera total", se trata de un concepto restringido que deja automáticamente afuera a los deficientes visuales, es decir, a quienes poseen un remanente visual en uno o en ambos ojos y que habrían sido incluidos de haberse utilizado el concepto, más amplio, de discapacitado visual (que ha sido acertadamente aplicado en la ley sobre los discapacitados que se encuentra en



trámite en el Congreso Nacional). Otro tanto ocurre con la sordera total que se presenta separada de la mudez, en circunstancias que son dos aspectos del mismo cuadro deficitario, tampoco se indica (en el caso de la referida mudez) si estamos ante una

situación particular de pérdida del habla por causas ajenas a la falta de audición. Del mismo modo, no aparece ningún ítem dedicado a los autistas, ¿habrá que entender que están computados en la deficiencia mental o simplemente fueron ignorados?

Más allá de los números que no tienen rostro y pese a las observaciones anteriores, justo es reconocer el mérito que tiene el haber considerado en este censo a las personas discapacitadas.

Otro tanto puede decirse de la ley que actualmente se está tramitando en el Parlamento. Seguramente, el texto definitivo provocará opiniones encontradas, satisfacciones y desencantos, pero es la primera vez que contaremos con un cuerpo normativo de carácter global que regule esta materia y esto ya es mucho decir, aunque todavía nos encontremos demasiado lejos de la plena integración.

En una sociedad esencialmente legalista como la nuestra, existe la tendencia a creer que la sola vigencia de una norma jurídica basta para solucionar los problemas, desgraciadamente la realidad es distinta; tenemos una buena ley del tránsito y todos los días se la infringe en las calles. Para que la ley produzca efectos es necesaria, entre otras cosas, la acepta-

ción social, y es precisamente esto lo que la sociedad debe hacer con las personas discapacitadas: aceptarlas e incorporarlas al conjunto de actividades, derechos y deberes que configuran la red social. Asombra constatar que a las puertas del siglo XXI subsisten prejuicios que limitan en lo absurdo y que sea tan grande el desconocimiento de las posibilidades adaptativas de un discapacitado mediante el aprovechamiento de las capacidades no alcanzadas por el déficit, la modificación del entorno y la aplicación de recursos técnicos, como lo está demostrando la ergonomía.

Por desgracia, las condiciones de vida de los discapacitados chilenos continúan siendo extremadamente precarias. La falta de capacitación apropiada y de oportunidades en el ámbito laboral constituyen el mayor obstáculo en el camino hacia una subsistencia segura y digna.

Así como la sociedad debe cambiar radicalmente la percepción que tiene de las personas afectadas por un déficit (sea este sensorial, motriz o intelectual), también éstas deben cambiar su actitud, abandonando la pasividad en que han estado inmersas durante tanto tiempo para asumir un papel protagonista.

Por último, es de esperar que los gobiernos, cualquiera sea su signo, intensifiquen la eficiencia y alcance de las políticas sociales y presten atención a las demandas de un sector de la población que ha sufrido con tanto rigor la marginación social, cultural y laboral.

Jorge Muñoz Gallardo es profesor de Castellano, posee estudios de Derecho, y se encuentra finalizando un postítulo en Ciencias Sociales.

Proteste con su voto

ANDRÉS AYLWIN

Lo hemos visto en Las Condes y Vitacura. Todos los postes con hermosos afiches de los candidatos de la derecha. Todas las murallas pintadas. Se trata de un mensaje subliminal que pretende conquistar la conciencia de la gente de acuerdo con las mismas normas del marketing comercial que imponen el consumo de Coca Cola o Pepsi, de Odontine o Pepsodent, de un Rover o un Sprint. ¡Viva Madonna! ¡Viva Bombal! Mejor: "Viva Lavín-Bombal".

Esto, desgraciadamente, no sólo sucede en el Barrio Alto de Santiago. Lo mismo hemos visto en San Bernardo, Buín, Paine y Calera de Tango. Quien transite por la vía Panamericana Sur podrá ver cómo los candidatos de derecha pintan recíprocamente cada noche, para volver a pintar sobre murallas que apenas resisten tanto betún, pinturas de colores azul-amarillo o rojo-amarillo.

Lo mismo sucede al interior de las ciudades donde, además, miles de afiches cuelgan de postes.

El gasto en pintura es sólo una pequeñísima parte de los cientos de millones de pesos que se están gastando por la derecha en diversas formas de propaganda, activistas pagados, pelotas de fútbol, campeonatos deportivos con los nombres de los candidatos, etcétera.

Doy un testimonio personal. Toda mi vida ha estado ligada a San Bernardo y puedo asegurar que jamás me había tocado presenciar tal despilfarro de dinero en una campaña electoral. Denuncio esta

campaña como un insulto que hace la derecha a millares de personas modestas que tienen miles de necesidades y que hoy presencian impotentes una forma de cohecho o concientización que atenta contra lo más sagrado que tiene el pueblo, que es su dignidad.

La pregunta que cabe hacerse es quién financia estas campañas multimillonarias y para aclarar este punto debiera constituirse una comisión especial de la Cámara de Diputados que vele por la transparencia de las futuras elecciones invitando que los intereses mercantiles pudieran llegar a controlar el futuro político de nuestro país.

Hay algo claro y definitivo. Detrás del financiamiento de estas campañas multimillonarias existen poderosos intereses económicos que quitan toda independencia a los legisladores, que dependen de tales "poderes fácticos".

Sabemos que el tema invita a la reflexión. Hemos visto a muchas personas que se sienten vejadas, humilladas y aplastadas ante la danza de millones de pesos que pretende convertir las próximas elecciones en una gran feria electoral donde la pintura, el soborno y el regalo interesado pretenden reemplazar al argumento y a la razón. Por suerte el pueblo es inteligente y en defensa de su propia dignidad castigará a quienes pretenden conquistar su conciencia sobre la base de dinero, regalos y pintura.

Andrés Aylwin Azócar es abogado y diputado de la Democracia Cristiana por San Bernardo.

El tren de la costa colchaguina

JOSE ARRAÑO ACEVEDO

En 1872 arrancaba el tren desde San Fernando hacia el litoral pichilemino. El campo parejo del valle central de la huasa región, permitió tender rápidamente el riel, pasando por Nancagua, Cunaco, Paniahue (hoy Santa Cruz), Marchihue, por nombrar sólo algunas estaciones del ramal costino, llegando a Alcones en 1894. Es desde aquí cuando se hace lento su paso hacia las playas de Pichilemu, por lo difícil del terreno en su tramo final, debiendo hacerse tres túneles que demoraron años en su construcción. Sólo el del medio, llamado del Arbol, ocupó más de un lustro en su ejecución de 1.950 metros, siendo el más largo en la vía férrea chilena, hasta la factura del de Las Raíces.

Estando el ferrocarril casi en las puertas mismas de Alcones, muchos destacados vecinos de la zona propiciaron un nuevo trazado, que hiciera pasarlo por el rico valle del Nilahue, para lo cual debía retrocederse hasta Peralillo. El proyecto del ingeniero Guillermo Bobilier lo hacía llegar a la ansiada meta por 1904. Pero ocurrió que planos y antecedentes, que esperaban su aprobación parlamentaria en una sala del Congreso, se perdieron al incendiarse parte de este edificio, en mayo de 1895. Por ello hubo que seguir con el primer proyecto, de Domingo Santa María Márquez de la Plata, hijo del que hasta hacía poco gobernara la nación, y que obligaba horadar la montaña.

Al descender del convoy ferroviario, los pasajeros tomaban los carruajes de posta que esperaban en Alcones. Existía una

serie de éstos que, en tres o cuatro horas, atestados de gente, pasaban veloces por un camino tortuoso y polvoriento, llegando a la caída del sol al balneario, que empezaba a adquirir importancia con los adelantos que el señor Ross estaba dándole a lo que formó su preocupación más inmediata desde que se dispuso a hacer realidad lo que concibiera su mente de artista y de empresario.

El haber llegado por 1910 el tren a El Lincue alivió bastante el viaje al balneario. Entonces, ya el señor Ross contaba con una flota de automóviles Ford, que hacía llegar, en menos de una hora, a su distinguidísima clientela hasta su mismo establecimiento hotelero.

A fines de 1916 la locomotora detenía en Larraín Alcalde, nombre que tomaba la penúltima estación del ramal, como reconocimiento y gratitud a la dueña de la hacienda El Puesto, doña Mercedes Larraín Alcalde, viuda de don Antonio Iñiguez Vicuña.

Mientras tanto, centenares de hombres trabajaban el último trecho, dirigidos por activos contratistas que a fines de 1925 daban término a esta colosal obra de ingeniería. Y fue grande la alegría cuando —el 5 de enero siguiente— el "pat'e fierro" llegaba, en medio de una enorme fiesta, a detenerse frente al mar pichilemino que saludaba con su maravilloso oleaje a los que se disponían a recorrer sus costas tan afamadas.

José Arraño Acevedo es escritor vecindado en Pichilemu.