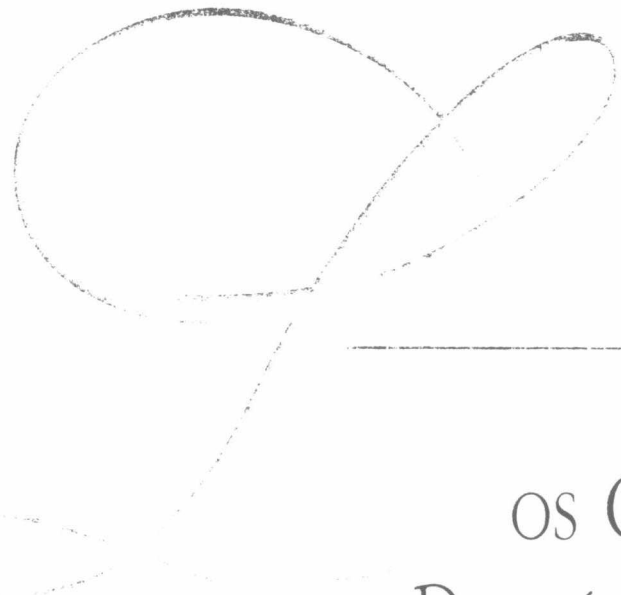


26 MAR 96



OS GRANDES
DESAFÍOS QUE CHILE
ENFRENTA EN EL
AREA DE LA
INFRAESTRUCTURA

*RICARDO LAGOS ESCOBAR,
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS.*

"EL PRIMER GRAN DESAFÍO ES POTENCIAR NUESTRA INFRAESTRUCTURA PARA INTEGRARNOS ACTIVAMENTE A ESTE NUEVO MUNDO GLOBALIZADO Y COMPETITIVO, UN MUNDO SIN FRONTERAS EN LO ECONÓMICO, POLÍTICO Y CULTURAL. DEBEMOS GENERAR UNA INFRAESTRUCTURA QUE VINCULE A CHILE A LA ECONOMÍA INTERNACIONAL YA QUE NUESTRO CRECIMIENTO DEPENDE, EN GRAN MEDIDA, DE ELLO. EN OTRAS PALABRAS, DEBEMOS PROCURAR UN **CHILE ABIERTO AL MUNDO**".

"EL SEGUNDO GRAN DESAFÍO ES POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO, PARA UN **CHILE QUE PRODUCE Y CRECE**. LA MANTENCIÓN Y EL INCREMENTO DEL DINAMISMO DE NUESTRA ECONOMÍA PRESENTAN SERIOS RETOS AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE. LA UTILIZACIÓN DE NUESTRA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA HA AUMENTADO HASTA NIVELES CERCANOS A SU SATURACIÓN. VARIAS DE NUESTRAS PRINCIPALES RUTAS PRESENTAN GRADOS VARIABLES DE CONGESTIÓN, MIENTRAS LOS CAMINOS SECUNDARIOS SE ENCUENTRAN, A MENUDO, EN PRECARIO ESTADO DE CONSERVACIÓN".

CHILE ENFRENTA TRES GRANDES DESAFÍOS NACIONALES EN EL ÁREA DE LA INFRAESTRUCTURA. Y TODOS ESTÁN RELACIONADOS CON EL OBJETIVO CENTRAL DEL GOBIERNO DEL PRESIDENTE FREI DE ELIMINAR LA POBREZA MEDIANTE UNA ELEVADA TASA DE CRECIMIENTO, DE ADECUADAS POLÍTICAS SOCIALES Y DE LA REFORMA DEL ESTADO. ESTOS DESAFÍOS PUEDEN SINTETIZARSE EN DESARROLLAR LA INFRAESTRUCTURA REQUERIDA PARA UN PROCESO SIMULTÁNEO DE CRECIMIENTO CON JUSTICIA SOCIAL".

"EL TERCER GRAN DESAFÍO ES ATENDER LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL, CONFIGURANDO UNA INFRAESTRUCTURA QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LOS SECTORES MÁS DESPOSEÍDOS Y QUE CONTRIBUYA DECIDIDAMENTE A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE TODA NUESTRA POBLACIÓN. ES DECIR, LA INFRAESTRUCTURA DE UN PAÍS QUE SE PREOCUPA DE SU GENTE, UN **CHILE QUE CONSTRUYE PARA SU GENTE**".

"ESTOS TRES GRANDES DESAFÍOS NACIONALES EN EL ÁMBITO DE LA INFRAESTRUCTURA FIJAN LA ORIENTACIÓN GENERAL DE NUESTRO QUEHACER. SIN EMBARGO, PARA SUPERAR CADA UNO DE ELLOS, DEBEMOS FIJARNOS METAS QUE ORGANICEN NUESTRAS ACCIONES".

PRIMERA META

"LA GEOGRAFÍA O LOCALIZACIÓN DE UN PAÍS ES PARTE DE SU RIQUEZA. SON MUCHOS LOS EJEMPLOS EN LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD DONDE LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE UN

TERRITORIO ES EL ELEMENTO QUE EXPLICA EL ÉXITO DE ESA SOCIEDAD EN EL CONCIERTO MUNDIAL. EN NUESTRO CASO, DEJAMOS DE SER UN PAÍS ALEJADO DE LOS CENTROS DEL COMERCIO MUNDIAL GRACIAS A UNA MUTACIÓN DE ESOS CENTROS HACIA EL PACÍFICO. LA LOCA GEOGRAFÍA DISEMINADA DE BENJAMÍN SUBERCASEAUX, PASA A SER AHORA UNA ACERTADA GEOGRAFÍA EN CUANTO A LOCALIZACIÓN COMO PAÍS".

"PERO NO BASTA CON TENER UNA BUENA UBICACIÓN, SE REQUIERE INICIATIVA Y RAPIDEZ PARA GANAR LA GRAN BATALLA DE POSICIONAR A CHILE COMO EL PAÍS DONDE SE INSERTE EL GRAN PUERTO DEL PACÍFICO SUR. UN PUERTO DISTRIBUIDOR DE CARÁCTER NODAL, DESDE EL CUAL SE DISEMINEN LAS CARGAS AL RESTO DE LA REGIÓN. ESTO IMPLICA UN DESAFÍO MAYOR PARA CHILE. NO BASTA CON ENUNCIARLO, HAY QUE DEFINIR UNA POLÍTICA QUE APUNTE EN ESA DIRECCIÓN. NO ES UN TEMA DE INVERSIÓN PÚBLICA O PRIVADA, ES MÁS BIEN UNA VISIÓN DE QUÉ QUEREMOS HACER DE CHILE COMO PAÍS".

"SIN EMBARGO, ESTA ASPIRACIÓN ES TAMBIÉN COMPARTIDA POR PAÍSES AMIGOS Y VECINOS. POR ESO, NUESTRO ÉXITO DEPENDERÁ DE LA CAPACIDAD Y DECISIÓN QUE TENGAMOS AHORA. LO IMPORTANTE ES DEFINIRLO COMO UN OBJETIVO CENTRAL. PORQUE SER UNA GRAN PUERTA DE ENTRADA SIGNIFICA PUERTOS Y AEROPUERTOS, IMPLICA MEJORAR NUESTRA RED VIAL ACTUAL. NO BASTA CON DECIR QUE TENEMOS PUERTOS CON CAPACIDAD OCIOSA, PORQUE HOY LO QUE SE REQUIERE SON PUERTOS DE GRAN CALADO, DE 18, 20 A 22 METROS. ACTUALMENTE NINGUNO DE NUESTROS PUERTOS LLEGA A ESA MAGNITUD, SALVO ALGUNAS EXCEPCIONES DE BAHÍAS, QUE TIENEN TODAVÍA QUE DESARROLLARSE".

"EN OTRAS PALABRAS, TENEMOS UN GRAN RETO. ¿SEREMOS CAPACES, EN LOS PRÓXIMOS AÑOS, DE GENERAR, A PARTIR DE NUESTRA UBICACIÓN GEOGRÁFICA, ESTE PROCESO DE DESARROLLO?".

"ESTO IMPLICA UN TEMA QUE AHORA ESTÁ MUY DE ACTUALIDAD, Y QUE DICE RELACIÓN CON LA CAPACIDAD DE CHILE DE SER EL PUNTO DE INICIO Y/O EL PUNTO DE TÉRMINO DE CORREDORES BIOCEÁNICOS DEL PACÍFICO AL ATLÁNTICO Y DEL ATLÁNTICO AL PACÍFICO".

CREEMOS QUE ES NECESARIO TENER UNA MIRADA FRESCA SOBRE ESTE VIEJO TEMA QUE HASTA AHORA HA AGOBIADO Y QUE HA SIDO MATERIA DE TANTO DEBATE DE HISTORIADORES, ECONOMISTAS, ADÉMICOS Y HOMBRES DE ESTADO. SE DICE QUE LOS PAÍSES DEL ATLÁNTICO QUIEREN SALIR AL OCEANO PACÍFICO Y QUE LOS PAÍSES DEL PACÍFICO VENEN COMO ASPIRACIÓN LLEGAR AL ATLÁNTICO. CREO QUE CON LAS MUTACIONES QUE SE PRODUCEN EN EL MUNDO, ES ESENCIAL TENER UNA MIRADA DISTINTA. NO SEREMOS UNA ECONOMÍA DESARROLLADA SI NO SOMOS UNA ECONOMÍA INTEGRADA FÍSICAMENTE, Y LA INTEGRACIÓN FÍSICA SIGNIFICA CAMINOS, COMUNICACIONES, CORREDORES ADECUADOS, QUE VAN DE UNO A OTRO PUNTO DEL OCEANO ATLÁNTICO AL OCEANO PACÍFICO".

EN EL CASO NUESTRO, LA EXISTENCIA DE ESTOS CORREDORES ES UN ELEMENTO INDISPENSABLE QUE QUEREMOS APROVECHAR LA OPORTUNIDAD A LA QUE ME HE REFERIDO. LA NECESIDAD DE VINCULARSE DESDE LOS PUERTOS HACIA LAS CIUDADES DEL CENTRO DE CHILE, HACIA LOS PUNTOS FRONTERIZOS, HACIA ARGENTINA Y BOLIVIA, PARA DE ALLÍ SEGUIR HACIA PARAGUAY, URUGUAY, BRASIL, ES PARTE FUNDAMENTAL DE

LA DEFINICIÓN DE UNA ESTRATEGIA CLARA HACIA ADELANTE".

SEGUNDA META

"CHILE HA ESTADO ACOSTUMBRADO A ESTRUCTURARSE A TRAVÉS DE UN GRAN EJE DE NORTE A SUR, PRODUCTO DE NUESTRA GEOGRAFÍA. CREO QUE AHORA DEBEMOS SER CAPACES DE MIRAR, A PARTIR DE EJES DE ORIENTE A PONIENTE, QUE NOS PERMITAN INSERTARNOS DE UNA MANERA EXPEDITA EN LO QUE ES EL RESTO DE AMÉRICA LATINA".

"LOS CIUDADANOS DE ESTA ANGOSTA FAJA CONSTATAMOS QUE ELLA HA CRECIDO Y QUE YA NO SE SOSTIENE NI SE PUEDE RECORRER POR UN SOLO CAMINO CENTRAL. LA CORDILLERA Y EL MAR TAMBIÉN EXISTEN".

"LA PRIMERA GRAN OBRA DE INFRAESTRUCTURA QUE SE TRANSFORMÓ EN UN ELEMENTO DE VINCULACIÓN FUE EL FERROCARRIL. LUEGO SE

VIO QUE ERA NECESARIO TENER UNA RUTA DE NORTE A SUR QUE NOS VINCULARA COMO PAÍS. LA CARRETERA PANAMERICANA DE ARICA A PUERTO MONTT. ESE FUE EL DESAFÍO DEL CHILE DE LOS 50, QUE SE CONCRETÓ EN LA DÉCADA DEL 60 Y COMIENZOS DEL 70".

"HOY CREEMOS QUE ES INDISPENSABLE ENTENDER QUE CHILE DEBE AMPLIARSE, DESARROLLARSE Y CRECER, A TRAVÉS DE UNA RUTA COSTERA Y DE UN EJE PRECORDILLERANO O PIEANDINO, QUE TIENEN CLAROS PROPÓSITOS DE INTEGRACIÓN PARA EL DESARROLLO. LOS HABITANTES DE LA CORDILLERA Y DE LA COSTA, SUS ACTIVIDADES Y SU CULTURA, REQUIEREN MÁS INTEGRACIÓN Y MÁS OPORTUNIDADES. NO ES CASUALIDAD QUE EL GRUESO DE NUESTRA POBREZA ESTÉ CONCENTRADO EN SECTORES COSTEROS".

"ESTOS DOS PROYECTOS MODIFICARÁN SUSTANTIVAMENTE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL: LAS FRONTERAS INTERIORES DISMINUIRÁN Y LA DESCENTRALIZACIÓN CONTARÁ CON NUEVAS POSIBILIDADES PARA HACERSE REALIDAD. LAS CIUDADES DE CHILE ESTARÁN TODAS INTEGRADAS ENTRE SÍ. Y NO COMO HOY.

DONDE UN NÚMERO IMPORTANTE DE CIUDADES SON "CIUDADES TERMINALES" DE UN RAMAL QUE NACE DEL CENTRO".

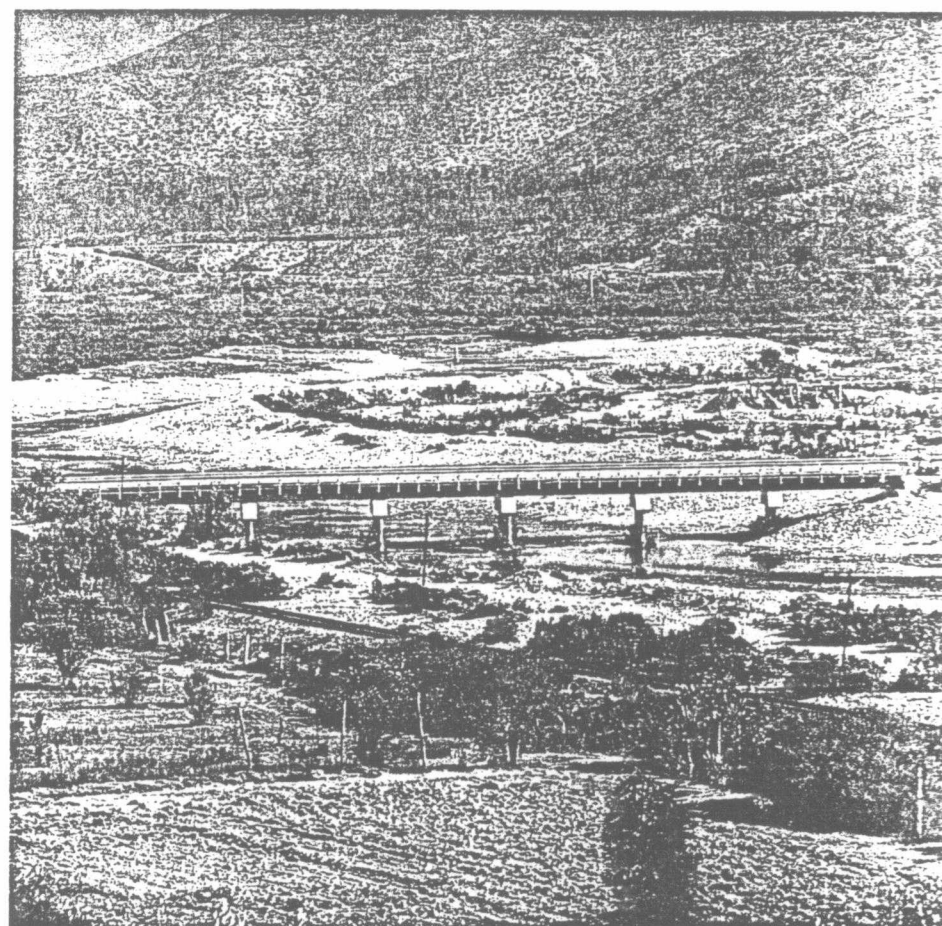
"CHILE ESTÁ EN CONDICIONES DE PLANTEARSE EL DESAFÍO DE CONTAR CON TRES EJES PARALELOS DE NORTE A SUR. PORQUE DE ESA MANERA SE PRODUCE UNA INTEGRACIÓN TERRITORIAL DE TODAS LAS CIUDADES ENTRE SÍ, Y NO COMO HOY, EN QUE LA INTEGRACIÓN SE HACE A TRAVÉS DEL RAMAL, EL EJE CENTRAL Y VUELTA A SALIR AL RAMAL. ES DISTINTA UNA CIUDAD DE CONCEPCIÓN QUE ESTÉ EN EL MEDIO DE UNA CARRETERA QUE PARTE EN SAN ANTONIO Y LLEGA A PUERTO MONTT, A UNA CIUDAD DE CONCEPCIÓN QUE ES TERMINAL DEL RAMAL. Y LO MISMO PODEMOS DECIR DE UN CONJUNTO MUY IMPORTANTE DE CIUDADES DE CHILE".

"DE AQUÍ A 15 AÑOS ES POSIBLE TENER UNA RUTA COSTERA DE NORTE A SUR HASTA PUERTO MONTT. EN ALGUNOS CASOS SERÁ UNA MODESTA RUTA DE PENETRACIÓN, PERO ÉSE ES EL PUNTO DE INICIO DE LA CONSOLIDACIÓN DE UN EJE ESTRUCTURAL DIFERENTE".

"DE IGUAL FORMA, PODEMOS PENSAR EN UN EJE PRECORDILLERANO, EL CUAL, COMO ME DECÍAN TIEMPO ATRÁS LOS INTENDENTES DE LAS I Y II REGIONES, NO ES MÁS QUE REDESCUBRIMIENTO DEL VIEJO CAMINO DEL INCA, QUE SE PUEDE HACER POR LAS I Y II REGIONES. Y QUE EN EL EXTREMO SUR, EN LAS IX Y X REGIONES, ES LA RUTA INTERLAGOS, O QUE EN LA VII REGIÓN ESTÁ CONFIGURADO POR UNA RUTA PRODUCTIVA, QUE PARTE DESDE MOLINA Y TERMINA EN LINARES".

"SI PODEMOS RESOLVER ESTO EN FORMA ADECUADA, ENTONCES QUERRÁ DECIR QUE ESTAREMOS EN CONDICIONES DE TENER UNA FORMA DISTINTA DE INTEGRAR CHILE DE ARICA A PUERTO MONTT. HACIA EL SUR QUEDA TODAVÍA EL GRAN ESFUERZO DE UNIR POR TIERRA LA ÚLTIMA PARTE DEL TERRITORIO NACIONAL, ENTRE YUNGAY Y PUERTO NATALES. ES UN DESAFÍO

TREMENDAMENTE DIFÍCIL, QUE IMPLICA VADEAR CAMPOS DE HIELO Y CRUZAR EN BARCO UN CONJUNTO DE FIORDOS. SIN EMBARGO, CREEMOS QUE LO AVANZADO NOS PERMITE PLANTEAR ESTE DESAFÍO HACIA LOS PRÓXIMOS AÑOS".



TERCERA META

UNA DE LAS QUE
MANTENIENDO SIN
MANTENIENDO SIN
MANTENIENDO SIN

TA ANGOSTA FAJA TAMBIÉN SE ENRIQUECERÍA
CHO SI REALIZAMOS UN CONJUNTO
NIF TIVO DE OBRAS DE RIEGO, QUE
RANTICEN EL AGUA, LA QUE CADA VEZ ES
S ESCASA, SIN DEPENDER TANTO DE LA
URALEZA. CUALQUIERA QUE COMPARE LAS
RAS DE LAS AGUAS LLUVIA CAÍDAS EN LAS IV
V REGIONES Y EN LA REGIÓN
TROPOLITANA ENTRE INICIOS Y FINES DEL
SENTE SIGLO, PUEDE CONSTATAR QUE HAY
IBIOS MÁS ALLÁ DE LOS COYUNTURALES.
LAS VARIACIONES ESTÁN INDICANDO
TACIONES EN LAS CARACTERÍSTICAS
MATEMÁTICAS Y PLUVIOMÉTRICAS DE CHILE,
QUE NOS OBLIGA A TOMAR HOY MEDIDAS
A PREVENIR SEQUÍAS MÁS PERMANENTES DE
NANA".

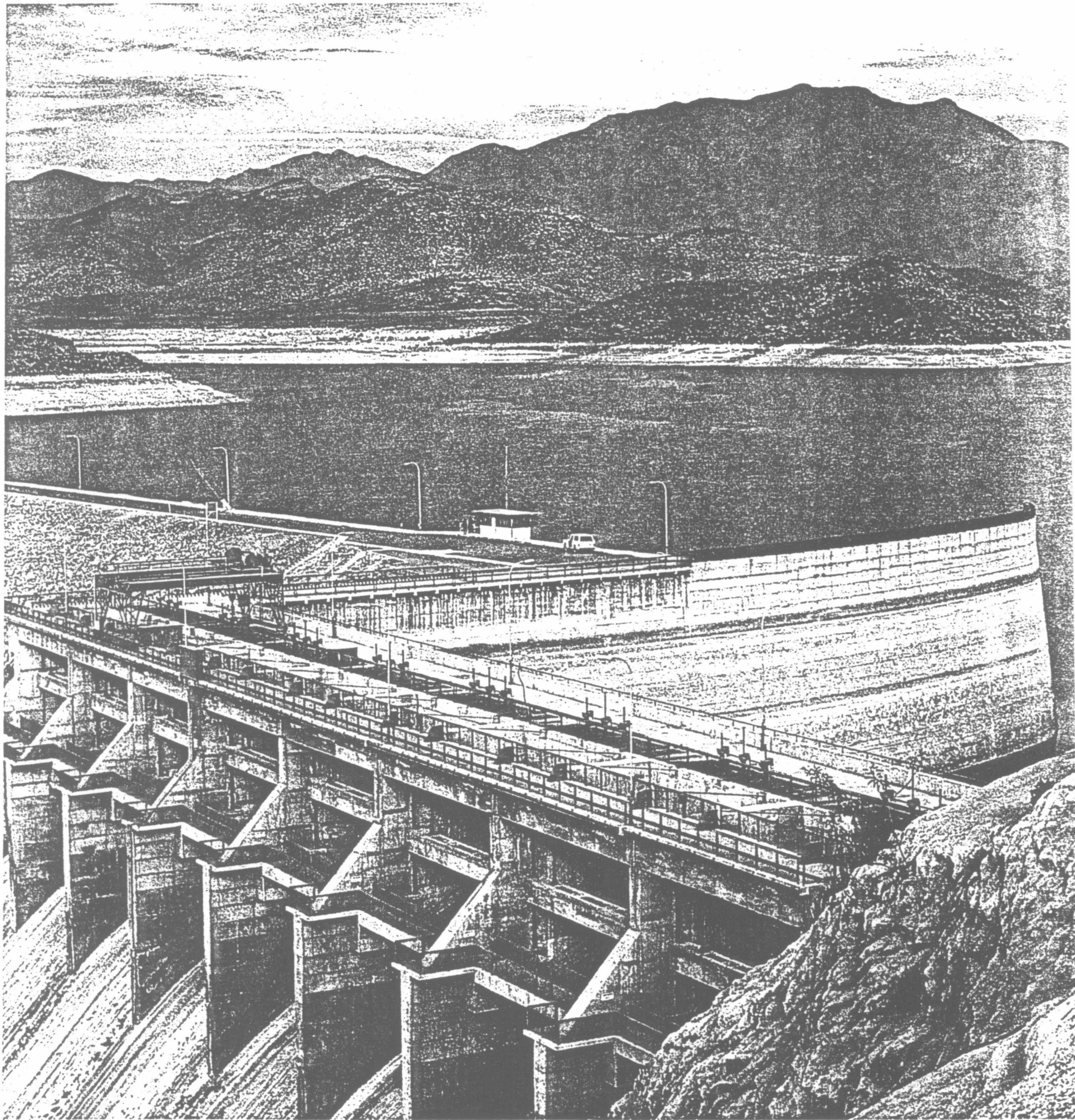
"EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS HEMOS AUMENTADO
LA SUPERFICIE REGADA DE CHILE EN UN 15%
Y NO HAY NINGUNA RAZÓN PARA ABANDONAR
UN PROGRAMA DE INVERSIONES LO
SUFICIENTEMENTE AMBICIOSO. ESTE ES UN TEMA
DE TREMENDA IMPORTANCIA, RESPECTO AL CUAL
SÉ QUE HAY UN DEBATE ACADÉMICO MUY
PROFUNDO. ALGUNOS SE PREGUNTAN SI ÉSTE
ES UN TEMA DE LOS PRIVADOS O DEL SECTOR
PÚBLICO, SE INTERROGAN RESPECTO DE A QUIÉN
BENEFICIA LA OBRA DE RIEGO. CREO QUE ÉSE
ES UN DEBATE ARTIFICIAL, PORQUE ESTAMOS
DEFINIENDO UNA POLÍTICA QUE IMPLICA QUE
EL ÁMBITO PÚBLICO CONSTRUYE LAS OBRAS DE
RIEGO Y SE LAS COBRA A LOS PRIVADOS EN LO
QUE VALEN, A LO LARGO DE UN PERÍODO DE
TIEMPO. SI PERSEVERAMOS EN ESA POLÍTICA,
NO HAY NINGUNA RAZÓN PARA NO MANTENER,
E INCLUSO ACRECENTAR, LOS NIVELES DE
INVERSIÓN EN EL ÁMBITO DEL RIEGO".

"SI LOS PRIVADOS SON ENTREGADOS A SU
SUERTE, LAS GRANDES OBRAS DE RIEGO,
AQUELLAS QUE REQUIEREN DE CAPITAL, NO VAN
A AFLORAR. AL RESPECTO, CREO QUE HAY UNA
COMBINACIÓN ADECUADA DE INSTRUMENTOS
QUE NOS PERMITEN APUNTAR A UN TIPO DE

DESARROLLO MUCHO MÁS PROFUNDO DE LO
QUE AHORA ESTAMOS PERCIBIENDO".

"POR CIERTO -Y EXCÚSEMME UN BREVE
PARÉNTESIS DE ALGO DE LA COYUNTURA-
CUANDO OCURRE QUE EN UNA REGIÓN DE CHILE
PARA REGAR 12 MIL HECTÁREAS UN EMPRESARIO
HA GASTADO 12 MIL MILLONES DE PESOS, ES
DECIR HA GASTADO UN MILLÓN DE PESOS POR
HECTÁREA, SIN DUDA QUE ESE EMPRESARIO
AGRÍCOLA VA A TENER QUE CONSEGUIR UN
CULTIVO DISTINTO PARA PODER PAGAR ESE
MILLÓN DE PESOS POR HECTÁREA. NO VA A
PODER SEGUIR TENIENDO EL CULTIVO
TRADICIONAL DEL PASADO. ESA ES LA
VERDADERA POLÍTICA DE RECONVERSIÓN
AGRÍCOLA. SI SOMOS CAPACES DE MANTENER
OBRAS DE RIEGO QUE IMPLIQUEN UNA MEJORA
SUBSTANCIAL DE LA TIERRA, INEVITABLEMENTE
VA A HABER UNA MEJORA SUSTANCIAL DE LOS
CULTIVOS, DE LAS PRODUCTIVIDADES, DE LOS
RENDIMIENTOS Y DE LAS MODALIDADES".

"DESPUÉS DE TODO, AÚN CONVIVEN EN CHILE
EL SOFISTICADO RIEGO QUE SE HACE POR
GOTEO, A TRAVÉS DE DEFINICIONES QUE TOMA
UNA COMPUTADORA, CON EL AGRICULTOR QUE



DEDICA AL GANADO CAPRINO Y QUE NO TIENE EL PERMISO DE SANIDAD PARA VENDER QUESO. ESTO SUCEDE EN EL NORTE CHICO. LOS DOS CHILE NO SE PUEDEN MANTENER. POR ESO ES QUE CREO TAN IMPORTANTE MANTENER UN PROGRAMA DE RIEGO COMO EL GANADO".

CUARTA META

LA TRÁNSITO EN LAS CIUDADES
DEBE TENER
LOS CENTROS
FUNDAMENTALES DEL PAÍS

LO QUE ESTAMOS VIVIENDO HOY, EN BUENA MEDIDA, ES EL RESULTADO DE UNA FALTA DE VISIÓN DEL PASADO. O SI SE QUIERE, LAS ÚNICAS SOLUCIONES QUE TENEMOS HOY, SON LA CONSECUENCIA DE PREVISIONES QUE SE HICIERON EN LA DÉCADA DEL 60".

PORQUE EN LA DÉCADA DEL 60 SE PENSÓ QUE ERA IMPORTANTE TENER TERRENO PARA UN CASILLERO EN TORNO A SANTIAGO, COMO AMÉRICO EN EL ESPUCIO. TAMBIÉN SE PENSÓ QUE ERA IMPORTANTE TENER UN METRO EN SANTIAGO.

ESTAS FUERON GRANDES DEFINICIONES, PERO DESPUÉS HEMOS HECHO MUY POCO EN TÉRMINOS DE DEFINICIONES".

"DESDE EL PUNTO DE VISTA URBANO, ES INDISPENSABLE TOMAR LAS MEDIDAS PARA QUE LA INFRAESTRUCTURA TIENDA A PRIVILEGIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO POR SOBRE EL TRANSPORTE PRIVADO. NO ES POSIBLE MANTENER UNA CIUDAD CON LOS NIVELES ACTUALES DE EXPANSIÓN, PORQUE LA SOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO LA HARÁ INMANEJABLE".

"ENTRE 1982 Y 1992, SANTIAGO PRÁCTICAMENTE NO CRECIÓ EN POBLACIÓN. TENEMOS CASI LA MISMA POBLACIÓN. LO QUE CAMBIÓ ES EL NÚMERO DE AUTOS EN LA POBLACIÓN, QUE, POR LO DEMÁS, VA A SEGUIR CAMBIANDO. COMO SE SABE, CHILE ESTÁ EN EL TRAMO DE LOS 4.500 A 4.700 DÓLARES POR HABITANTE, Y DECIMOS QUE ES PROBABLE QUE EL PGB SE TRIPLIQUE EN LOS PRÓXIMOS 15 AÑOS, LO QUE SIGNIFICA DOBLAR EL PRODUCTO POR HABITANTE. CUANDO SE ALCANZA ESE NIVEL DE DESARROLLO, PARTE DEL CRECIMIENTO SE TRASLADA AL AUMENTO DEL PARQUE AUTOMOTRIZ. Y, POR LO TANTO, LO

QUE TENEMOS QUE PREVER ES QUE EL CRECIMIENTO DE CHILE VA A SIGNIFICAR UN INCREMENTO MAYOR DEL PARQUE AUTOMOTRIZ QUE DEL PIB. EN CONSECUENCIA, EN CIUDADES COMO SANTIAGO O VALPARAÍSO, CONCEPCIÓN Y OTRAS, DEBEMOS TOMAR LAS MEDIDAS INDISPENSABLES PARA QUE, POR UNA PARTE, SEA EL TRANSPORTE PÚBLICO EL QUE RESUELVAN LOS DESPLAZAMIENTOS EN LA CIUDAD Y, POR OTRA, EL TRANSPORTE PRIVADO PAGUE PARA PODER TENER SUS PROPIAS PISTAS".

"EN OTRAS PALABRAS, CREEMOS QUE PARA LAS GRANDES CIUDADES ES INDISPENSABLE UNA DOBLE POLÍTICA: DE FUERTE INVERSIÓN PÚBLICA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DE FUERTE INVERSIÓN PRIVADA PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE PRIVADO. ÉSTA ES UNA POLÍTICA DE EQUIDAD RESPECTO DE TODOS LOS SECTORES Y ES LA ÚNICA FORMA DE PODER DEFINIR AHORA LAS GRANDES ARTERIAS QUE HAREMOS EN ADELANTE".

"ADEMÁS, HAY TRES DEFINICIONES QUE ESTÁN PENDIENTES RESPECTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

- PRIMERO, LA NECESIDAD DE EXTENDER EL SISTEMA DE VÍAS EXCLUSIVAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO, LOS BUSES.

- SEGUNDO, LA NECESIDAD DE DEFINIR UN PROGRAMA DE EXPANSIÓN FUTURO PARA LAS LÍNEAS DEL METRO DENTRO DE SANTIAGO, ENTENDIENDO QUE ESTA INVERSIÓN DEL METRO DEBE COMBINARSE CON LO QUE PLANTEAMOS EN TERCER LUGAR.

- TERCERO, EL TRANSPORTE SUBURBANO FERROVIARIO, QUE IMPLIQUE APROVECHAR LAS ACTUALES FAJAS QUE HOY TENEMOS, EN LO QUE ERA EL ANTIGUO FERROCARRIL A VALPARAÍSO, LÉASE SANTIAGO-TILTEL, CON UN EVENTUAL RAMAL HACIA COLINA; SANTIAGO-MELIPILLA Y SANTIAGO-RANCAGUA".

"EN OTRAS PALABRAS, SI SOMOS CAPACES DE GENERAR UN TRANSPORTE PÚBLICO ADECUADO, LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD SE VA A ORDENAR EN TORNO DE ESTOS EJES ARTICULADORES, HACIA EL NORTE, HACIA EL PONIENTE Y HACIA EL SUR,

CONSTRUYENDO UNA MODALIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEJOR CALIDAD QUE EL QUE HOY TENEMOS. ÉSTA ES LA ÚNICA POSIBILIDAD DE ALCANZAR UN NIVEL DE DESCONGESTIÓN IMPORTANTE".

"IGUALMENTE DETERMINANTE Y DECISIVO PARA LAS DEFINICIONES QUE TENEMOS QUE HACER, ES EL TEMA MEDIOAMBIENTAL, YA QUE CADA UNO DE ESTOS PROYECTOS SERÁ EVALUADO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE SU IMPACTO EN ESTE ÁMBITO. DEBEMOS COMPATIBILIZAR LA CALIDAD DE VIDA CON LA POSIBILIDAD REAL DE MEJORAR LA REALIDAD PRESENTE DE NUESTRA CIUDAD".

"ESTE ELEMENTO URBANO PASA A SER ESENCIAL DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CALIDAD DE VIDA DE LA GENTE, COMO TAMBIÉN LO SON AQUELLAS OBRAS QUE RESUELVEN LOS PROBLEMAS DE LOS SECTORES DE MENORES INGRESOS".

QUINTA META

CONSTRUIR MÁS PARA Y
CON LA GENTE. MEJORAR
SU CALIDAD DE VIDA.

"NUESTRO PAÍS AÚN SE CARACTERIZA POR MANIFESTAR GRANDES DESIGUALDADES SOCIALES. PARA SU SUPERACIÓN, EL MINISTERIO CONTRIBUYE CON DISTINTAS OBRAS, DESTINADAS A FACILITAR EL TRANSPORTE Y LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL DE ÁREAS AISLADAS, A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE POBLADORES DE ESCASOS RECURSOS, ASÍ COMO A PERMITIR EL DESARROLLO DE NUEVAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS".

"EN ESTE ÁMBITO, LAS OBRAS ORIENTADAS AL DESARROLLO PRODUCTIVO, COMO SON LAS DE RIEGO Y PORTUARIAS, PASAN A SER FUNDAMENTALES PARA LA INSERCIÓN EN LA ECONOMÍA DE GRUPOS DE CAMPESINOS Y PESCADORES ARTESANALES".

"DE IGUAL FORMA, LAS OBRAS DESTINADAS AL MEJORAMIENTO DE LAS COMUNICACIONES Y LA INTEGRACIÓN, COMO SON LOS CAMINOS

COMUNALES, LOS PUENTES Y CICLOVÍAS, LAS PASARELAS, LOS AERÓDROMOS, LAS RAMPAS Y BALSEOS PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL, CONSTITUYEN UN FUERTE APOYO AL DESARROLLO DE LAS ÁREAS AISLADAS Y FRONTERIZAS, PERMITIENDO EL FLUJO DE PRODUCTOS HACIA Y DESDE LOS MERCADOS Y EL ACCESO A LA RED DE SERVICIOS SOCIALES".

"TAMBIÉN SE HACEN INVERSIONES DESTINADAS AL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA, A TRAVÉS DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE AGUA POTABLE RURAL, EN LOCALIDADES CONCENTRADAS".

"CON EMBARGO, LAS NECESIDADES SON SUPERIORES A LOS RECURSOS. HAY UN DÉFICIT ACUMULADO DE INFRAESTRUCTURA, ESPECIALMENTE CRÍTICO EN COMUNAS DE MAYOR POBREZA. POR ELLO, SE REQUIERE HACER ESFUERZOS MÚLTIPLES, DESTINADOS A FOCALIZAR Y PRIORIZAR PROYECTOS HACIA SECTORES

POBRES, A HACER MÁS EFICIENTES LAS INVERSIONES, ASÍ COMO A AUNAR VOLUNTADES POLÍTICAS Y TÉCNICAS TRAS ESOS OBJETIVOS".

"EN ESTE SENTIDO, ES POLÍTICA DEL M.O.P. LOGRAR UN DESARROLLO INTEGRAL Y POTENCIAR LAS INVERSIONES A TRAVÉS DE LAS SIGUIENTES LÍNEAS DE ACCIÓN:

- INTEGRAR PROYECTOS A LAS ESTRATEGIAS PUBLICAS O PRIVADOS QUE INCIDAN EN SU ÉXITO.

- ESTIMULAR EL DESARROLLO DE PROYECTOS PRODUCTIVOS, COMPLEMENTARIOS A LAS OBRAS.

- INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE USUARIOS PARA QUE ASUMAN RESPONSABLEMENTE LA ADMINISTRACIÓN, MANTENCIÓN Y OPERACIÓN DE LAS OBRAS."

SEXTA META

"SIN DUDA, ES MUY RELEVANTE COMPRENDER QUE DEBEMOS LLEGAR A UN CIERTO GRADO DE CONSENSO ENTRE NOSOTROS SOBRE LAS MODALIDADES DE FINANCIAMIENTO PARA LO QUE HEMOS PLANTEADO".

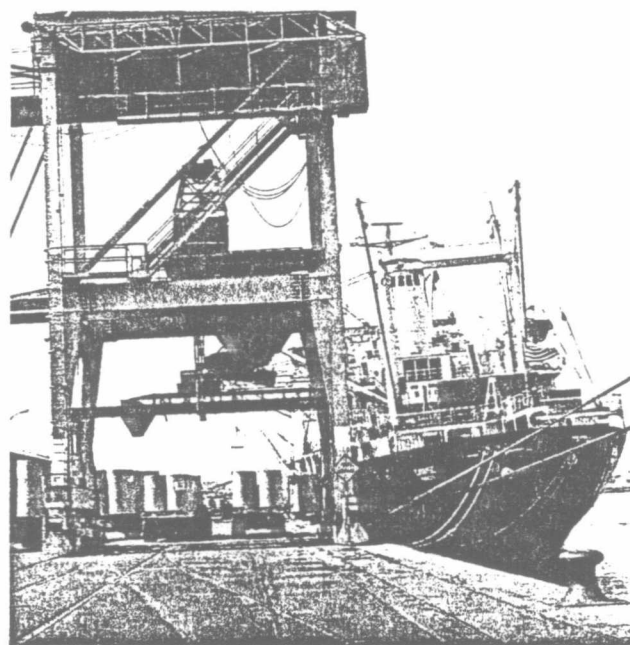
"CREO QUE ES INDISPENSABLE ADQUIRIR UN COMPROMISO SERIO EN CUANTO A QUE EL FINANCIAMIENTO EN LA INVERSIÓN PÚBLICA DEBE SER DOS O TRES PUNTOS PORCENTUALES SUPERIOR AL CRECIMIENTO DEL PRODUCTO DEL AÑO ANTERIOR. SI NO ESTABLECEMOS UNA RELACIÓN ENTRE EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA Y EL CRECIMIENTO DE LA INVERSIÓN PÚBLICA, DIFÍCILMENTE ESTAREMOS EN CONDICIONES DE MANTENER EL PROGRAMA TRAZADO. ESTO ES REALISTA Y ACORDE CON PRINCIPIOS MACROECONÓMICOS SÓLIDOS: LAS FINANZAS PÚBLICAS DE CHILE NOS DICEN QUE CUANDO EL PGB CRECE, EL INGRESO FISCAL CRECE NORMALMENTE UN PUNTO MÁS QUE EL PGB".

"SI ACEPTAMOS QUE LOS MINISTROS DE HACIENDA SEGUIRÁN SIENDO TAN CUIDADOSOS COMO LOS ACTUALES Y, EN CONSECUENCIA, NO VAN A QUERER GASTAR MÁS DE LO QUE RECIBEN COMO INGRESO, ACEPTEMOS ENTONCES QUE VAMOS A TENER UN NIVEL DE GASTO SIMILAR O UN POCO INFERIOR AL NIVEL DE CRECIMIENTO DEL PRODUCTO. SI ESO ES ASÍ, Y TENEMOS CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA, LO QUE HEMOS CONVENIDO ES QUE EL FINANCIAMIENTO DE LA INVERSIÓN PÚBLICA SERÁ EQUIVALENTE AL CRECIMIENTO DEL PRODUCTO GEOGRÁFICO, MÁS DOS O TRES PUNTOS".

"ESTOS AÑOS HEMOS CRECIDO A UNA TASA SUPERIOR AL 10% REAL. ALGUIEN PODRÁ DECIR QUE ES DEMASIADO, PROPONGAMOS UNA CIFRA MÁS MODESTA PERO EFECTIVA, QUE MÁS QUE UN DEBATE PERMANENTE AÑO A AÑO, SEA UN COMPROMISO DE PAÍS. DE ENTENDER QUE ASÍ PODEMOS CONSEGUIR LOS FINANCIAMIENTOS INDISPENSABLES PARA AVANZAR".

"DE IGUAL FORMA, ACEPTEMOS COMO CRITERIO QUE AQUELLAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE CARÁCTER PRODUCTIVO, CUYO NIVEL DE DEMANDA PERMITE SU FINANCIAMIENTO A TRAVÉS

DEL COBRO DIRECTO A SUS USUARIOS, SE ENTREGUEN EN CONCESIÓN A LOS PRIVADOS. EN OTRAS PALABRAS, TODA CARRETERA QUE EN FUNCIÓN DE SUS TRÁFICOS SEA SUSCEPTIBLE DE CONCESIONARSE, QUE LO SEA. NUESTRAS ESTIMACIONES ACTUALES DICEN QUE DE LOS 80 MIL KILÓMETROS DE CAMINOS QUE TIENE CHILE, CON DISTINTOS ESTÁNDARES, NO MÁS DE 4 A 5 MIL SE PODRÁN CONCESIONAR. QUEDAN 75 MIL KILÓMETROS DE RESPONSABILIDAD DEL ÁMBITO PÚBLICO, SIN CONSIDERAR NINGUNO DE LOS CAMINOS POR



HACERSE, QUE HEMOS MENCIONADO EN ESTE DESAFÍO Y PRESENTACIÓN".

"LO QUE ESTAMOS PLANTEANDO ES QUE SI LIBERAMOS RECURSOS, ESTAMOS INTRODUCIENDO

UNA POLÍTICA DE MAYOR EQUIDAD SOCIAL. PORQUE AQUELLA INVERSIÓN QUE IMPLICA MEJORAR PROGRAMAS DE AGUA POTABLE RURAL O CAMINOS RURALES, O AQUELLA INVERSIÓN PARA ABORDAR EL TEMA DE LAS AGUAS LLUVIA SON INVERSIONES QUE JAMÁS REALIZARÁ EL SECTOR PRIVADO. SI NO LO HACE EL ÁMBITO PÚBLICO, NADIE LO HARÁ. SI NO HAY UN MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS QUE LO FINANCIÉ, NADIE LO FINANCIARÁ. POR ESO CREO QUE DEBEMOS TENER CLARIDAD EN UNA POLÍTICA COMÚN DE CÓMO ENTENDEMOS EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA".

"CREO QUE SE HA AVANZADO MUCHO EN ESTE RESPECTO. LO IMPORTANTE ES ENTENDER QUE PARA ABORDAR EL DESAFÍO QUE HEMOS PLANTEADO EN ESTA EXPOSICIÓN, EL TEMA DEL FINANCIAMIENTO REQUIERE DE UN ALTO NIVEL DE ENTENDIMIENTO ENTRE TODOS".

SEPTIMA META

HACER LAS COSAS DE UNA FORMA DIFERENTE: HACERLAS BIEN, ENTRE TODOS Y CON UN CIERTO NIVEL DE BELLEZA.

"TODO LO ANTERIOR IMPLICA HACER UN CONJUNTO IMPORTANTE DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA, LAS CUALES TIENEN QUE HACERSE BIEN, ENTRE TODOS Y CON UN CIERTO NIVEL DE BELLEZA. ES DECIR CREO QUE TAMBIÉN PODEMOS HACER LAS COSAS DE UNA FORMA DIFERENTE".

"DE HECHO, HEMOS AVANZADO EN ALGUNAS COSAS: HEMOS IDO MEJORANDO LOS NIVELES DE EFICIENCIA Y TRANSPARENCIA, CONTAMOS CON UN ALTO NIVEL TÉCNICO; PERO AÚN DEBEMOS MEJORAR NUESTRA CAPACIDAD DE PREVER".

"SI DAMOS UNA MIRADA A LA HISTORIA, CONSTATAMOS QUE EN EL PASADO TUVIMOS UN SENTIDO ESTÉTICO, UN RESPETO AL ENTORNO Y FUIMOS AGREGANDO ATRACTIVOS A LA OBRA PÚBLICA. CELEBRAMOS EL CENTENARIO CON EL

PALACIO DE BELLAS ARTES Y CON EL MUSEO HISTÓRICO, HITOS URBANÍSTICOS FUNDAMENTALES EN LA CIUDAD, QUE LE DIERON CARÁCTER Y PRESENCIA. HICIMOS, POR CIERTO, UNA ESTACIÓN MAPOCHO Y UNA ESTACIÓN CENTRAL, QUE TENÍAN UN PROPÓSITO MUY PRÁCTICO, PERO QUE FUERON OBRAS EMBLEMÁTICAS EN EL DESARROLLO DE LA CIUDAD".

"CREO QUE DEBIÉRAMOS SER CAPACES DE GENERAR A TRAVÉS DE LA OBRA PÚBLICA, DE LA INFRAESTRUCTURA EN GENERAL, UN SENTIDO ESTÉTICO DE HACER LAS COSAS. DEBEMOS INTRODUCIR EN ELLAS NUESTRA CULTURA, LO QUE SOMOS Y LO QUE QUEREMOS SER. CREO QUE CASI NO HAY DIFERENCIAS DE COSTOS O MUY POCOS PARA LA MAGNITUD DE LA INVERSIÓN, SI BUSCAMOS INTRODUCIR UN ELEMENTO ESTÉTICO EN LA INFRAESTRUCTURA QUE QUEREMOS SOÑAR PARA CHILE".

"EN ESTE ÁMBITO TENEMOS UN RETO ADICIONAL. EN EL PASADO HICIMOS UN CONJUNTO MUY GRANDE DE OBRAS PÚBLICAS, A TRAVÉS DE LA ARQUITECTURA PÚBLICA, LA QUE DEJÓ UN SELLO EN LA CIUDAD. EN LOS

PRÓXIMOS AÑOS, Y YA SE ESTÁ VIENDO, HABRÁ UNA ARQUITECTURA PRIVADA QUE VA A MARCAR TAMBIÉN EL SELLO DE LA CIUDAD, COMO NUNCA ANTES LO HIZO".

"ENTONCES, CABE PREGUNTARSE: DÓNDE GENERAMOS UN LUGAR DE ENCUENTRO ENTRE ESA VISIÓN ARQUITECTÓNICA PRIVADA CON LA VISIÓN ARQUITECTÓNICA PÚBLICA, QUE NOS PERMITA DEFINIR EL GRAN ENTORNO DE CIUDAD. EN OTRAS PALABRAS, ASÍ COMO EXISTEN LAS ORDENANZAS QUE NOS DETERMINAN EL TIPO Y LA ALTURA DE LOS EDIFICIOS, DEBIÉRAMOS BUSCAR MODALIDADES PARA ENTENDER QUE ESTAMOS FRENTE A UN ÁREA MUY IMPORTANTE DE LA INFRAESTRUCTURA, QUE TIENE QUE VER CON LAS CARACTERÍSTICAS DEL PAÍS. DEBEMOS BUSCAR UNA APROXIMACIÓN PARA COMPATIBILIZAR LA TREMENDA IMPORTANCIA DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN LA ARQUITECTURA, PROPIA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DE COMIENZOS DEL SIGLO XX, CON LA CIUDAD MUY DISTINTA QUE VAMOS A TENER A COMIENZOS DEL SIGLO XXI".

"PENSEMOS EN CUALQUIER CIUDAD DE CHILE. ¿CUÁLES FUERON LAS CONSTRUCCIONES QUE SE

DICEN EMBLEMÁTICAS? Y TODOS NOS VAMOS A REMONTAR A LOS HOSPITALES, A LOS GRANDES LICEOS, A LAS GRANDES ESCUELAS, Y A LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL, DE LA ÉPOCA DE MANUEL BALMACEDA Y SUS SUCESORES, QUE DEFINIERON LA CIUDAD. ESTO FUE EL PASADO, CABE INTERROGARSE: ¿CÓMO VA A EMERGER LA CIUDAD CHILENA DEL SIGLO XXI, DONDE LA IMPRONTA SERÁ UNA COMPLEMENTARIEDAD INDISPENSABLE ENTRE AMBAS COSAS, LO PÚBLICO Y LO PRIVADO?"

"AQUÍ HEMOS DIBUJADO UN ESCENARIO FUTURO QUE ES POSIBLE A PARTIR DE LAS OBRAS QUE SE HAN HECHO. PERO TAMBIÉN HEMOS APRENDIDO DE LA HISTORIA, QUE NO HAY QUE PERDER LAS OPORTUNIDADES. CHILE HOY DÍA, COMO HA DICHO EL PRESIDENTE FREI, TIENE UNA OPORTUNIDAD Y ÉSTA SE DA TAMBIÉN EN EL ÁMBITO DE LA INFRAESTRUCTURA. LO QUE SE HA HECHO EN ESTOS AÑOS NOS PERMITE MIRAR CON OPTIMISMO LO QUE PODEMOS CONTINUAR HACIENDO".

"LO IMPORTANTE ES DEFINIR BIEN LAS METAS Y TAREAS QUE CONSTITUYEN LOS EJES PRINCIPALES. Y ESTE CICLO DE CONFERENCIAS HA BUSCADO

ABRIR UN CAMINO, UN DEBATE Y UN DIÁLOGO RESPECTO DE CUÁLES SERÁN LOS EJES QUE ORDENAN LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE".

"POR MI PARTE, COMO MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, QUIERO SEÑALARLES QUE ESTAMOS ABIERTOS A PARTICIPAR DE ESTE DEBATE, A SER UN ACTOR DEL MISMO Y A ENTENDER QUE LAS DEFINICIONES QUE TOMAMOS AÑO A AÑO DEBEN ESTAR INSERTAS EN UNA VISIÓN DE MÁS LARGO PLAZO. Y EN ESTA VISIÓN DE MÁS LARGO PLAZO, ES TODA LA SOCIEDAD CHILENA, A TRAVÉS DE SUS ACTORES, LA QUE TIENE QUE PARTICIPAR. Y ÉSE FUE, Y NO OTRO, EL SENTIDO DE ESTE CICLO DE CONFERENCIAS".(1)

1. DE LA INTERVENCIÓN DE RICARDO LAGOS ESCOBAR, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TITULADA "LA PRODUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL", EN EL CIERRE DEL CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE INFRAESTRUCTURA Y TERRITORIO. SANTIAGO, 26 MARZO 1996.

