

Ricardo Lagos:
¿ SE RETIRA DE LA POLITICA?

Ricardo Lagos Escobar, actual Ministro de Obras Públicas, es incansable en su objetivo de hacer obras que proyecten a Chile hacia un futuro promisorio. De su imagen pública, controvertida, llana a la polémica y siempre opinante, pasa sin términos medios a una apariencia apacible, casi bonachona, que desconcierta. Así entramos en confianza, conversando en su imponente despacho ministerial, casi inmenso, que de alguna manera recuerda a Neruda. Ocupa esta cartera desde el 11 de Marzo de 1990 y, sin duda, le ha imbuído su personalidad fuerte, acelerada y siempre vigente.

Antes, en el Gobierno del Presidente Aylwin, fue Ministro de Educación. También fue Secretario General de la Universidad de Chile, Coordinador de Proyectos en materia de empleo a nivel latinoamericano en Naciones Unidas, profesor universitario en Chile y en el extranjero, y Presidente de la Alianza Democrática, coalición de partidos que antecedió al Gobierno del Presidente Aylwin.

El Ministro nació el 2 de Marzo de 1938, en medio de una familia formada mayoritariamente por mujeres cultas, que ejercieron gran influencia en él. Se recibió de Abogado en la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile, y es Doctor en Economía de la Duke University. Es autor de varios libros especializados en economía, política y ciencias sociales.

MATRIMONIO INTERESANTE

Está casado con Luisa Durán de la Fuente, Asistente Social que ha derivado al campo inmobiliario, donde trabaja en forma independiente. El Ministro Lagos considera que ambos son “bastante independientes y diferentes, aunque no sé si tanto”.

Los dos están casados por segunda vez, “de lo cual hace más de 20 años”, dijo reposadamente. Tienen cinco hijos, de los cuales ella aportó dos hijos y él, otros dos. Además, tienen una hija en común: “esta experiencia ha sido muy interesante, nuestros cinco hijos siempre han vivido juntos y todos se consideran hermanos. Ahora ya son grandes, Ricardo es abogado y economista ...”

- ¿Y político también, como el papá?

- No, no. Tiene inquietudes por las cosas públicas, pero no se dedica a la política. Tengo un nieto de Ricardo.

Su otra hija, Ximena, es Educadora de Párvulos y está casada con un economista. Tienen dos hijos, con lo cual el Ministro Lagos completa tres nietos, más otro que viene en camino. Sus otros hijos, Hernán y Alejandro, trabajan en la filmación de videos, y son bastante exitosos. “La Pancha”, que es la menor, está en segundo año de Psicología en la Universidad Católica: “Creo que formamos una familia muy unida. Nos gusta compartir juntos, para eso tenemos una parcela cerca de Til Til, donde tratamos de irnos los fines de semana.”

INFLUENCIA FEMENINA

- ¿Qué influencia han tenido las mujeres en su vida, considerando que se crió muy cerca de unas tías?

- (Se ríe) Mi madre enviudó cuando yo tenía ocho años. Su familia es de Rengo, mi madre era profesora de piano y aún vive, tiene 99 años. Otras hermanas de mi madre eran profesoras de Castellano, como mi tía Rebeca, que hacía clases en el Liceo 1 de Educación Básica. Leontina, que era diplomática, vivió muchos años en el exterior. Mi tío Ernesto fue parlamentario en el año 20, y cuando joven participó activamente en política, después se retiró. Fue muy amigo de los Alessandri y participó en toda la campaña del “León”, el año 20. En mi casa había un ambiente bastante intelectual, de constante debate, de conversación. Mi tía Fresia, que era profesora de Castellano, cuando jubiló tenía una parcela en La Granja, comuna donde terminó siendo alcaldesa. Cuando yo era niño chico, recuerdo haberla acompañado en sus actividades como alcaldesa, y entregar premios en campeonatos de fútbol.

Revisando sus recuerdos de niñez, el Ministro Lagos dice: “Mi madre y mis tías son personas de esa clase media chilena, producto del liceo. Eran grandes deportistas, todas jugaban tenis. Mi madre tenía una casa en Ñuñoa y otra en Quintero, donde veraneábamos y disfrutábamos mucho. Tengo la impresión que había un segmento de la sociedad chilena, de clase media, imbuída de valores de tolerancia. Mi madre me decía siempre: “no tenga antiojeras”, tenía una visión muy amplia de la vida. Mi tía Fresia luchó en su época en el llamado “Club de Señoras”, donde se hacían los grandes debates para lograr la igualdad de oportunidades para la mujer, como el derecho a voto. Cuando éste se consagró el año 49, yo tenía 11 años, y se festejó mucho en mi casa. Creo que las mujeres de mi familia influyeron bastante en mi forma de ser.”

HOMBRE DE UNA SOLA LINEA

- ¿Se considera una persona de buen carácter, o más bien difícil?

Se ríe mucho, y luego responde: “es feo decir cosas buenas de uno, pero yo me considero de buen carácter. Sin embargo, reconozco que a veces soy muy enojón. Mis hijos me decían que me enojaba el día domingo porque no encontraba las tijeras en la casa, entonces ahora se rien de mí y me regalan tijeras el día domingo.”

- ¿Qué comidas le gustan más?

- Las comidas más chilenas, porotos, lentejas...

- Y sus lecturas favoritas, ¿Cuáles son?

- Leo mucha historia, fuera de las cosas técnicas. Trato de mantenerme al día en Economía, y leo bastante. Ahora estoy leyendo La Decadencia del Imperio Romano, de Gibson, que es una gran obra. Gibson vivió hace 200 años, fue un parlamentario inglés y, cuando se cansó de la política, volvió a la historia y escribió este libro que le tomó 12 o 14 años de su vida. Pero más allá de lo que es la historia del imperio romano, este es un libro de una gran percepción sobre el ser humano en su relación con la política y la vida pública. También me gustan mucho los autores de la novela moderna latinoamericana, como Vaise Echeñique.

-Pero usted, entre paréntesis, no está cansado de la política, aunque lee historia...

Controlando una carcajada, dice: “Fíjese usted que no tuve antes una actuación política intensa. Soy más bien un producto de la situación dictatorial que vivió Chile, y en la cual me ví envuelto. Yo renuncié a Naciones Unidas y me vi involucrado en esto desde 1983, cuando fui Presidente de la Alianza Democrática. De esto hace ya 12 años. A veces pienso, y mi mujer especialmente me lo dice, que 12 o 14 años es una cantidad suficiente de tiempo para el servicio militar, en el sentido de que la política es una actividad pública que absorbe y quita mucho tiempo. Se está poco con la familia, mis hijos han resentido un poco eso. Ahora que tengo nietos lo noto más, y me doy cuenta de que hay otras cosas en la vida, ¿verdad? El tiempo pasa rápidamente y... no sé.

-¿Cuál es su sueño más acariciado, y que aún no ha cumplido?

- Es tan difícil decirlo... Yo sueño con visitar partes del mundo que aún no conozco, aunque viajé mucho cuando estuve en Naciones Unidas. Me gustaría conocer más la India y los países de Europa del Este, como Praga, Varsovia, Budapest. He pensado escribir parte de lo que me ha tocado vivir, pero por ahora estoy inmerso en lo que hago en Obras Públicas. Es una actividad muy intensa, de 24 horas al día, y en eso estoy.

-Aparte de su señora, ¿Con quién le gustaría estar en una isla desierta?

- Tal vez con alguien con quien tenga una capacidad de diálogo, de conversación.

- Sigue intelectual... No se imagina a la Claudia Schiffer, por ejemplo...

-Ah! Bueno...claro, la Claudia Schiffer... ¡Pobre, qué pensaría al estar conmigo! ... No, la verdad es que no me imagino en eso... Aunque debe ser entretenido por unos cuantos días.

- ¿Está desilusionado de la Concertación, o sigue identificándose con este movimiento en lo ideológico?

- La Concertación ha cumplido un rol muy importante en Chile. Primero, al restablecer la democracia y luego para poder dar Gobierno. No estoy decepcionado, ni mucho menos. Creo que hoy día, la mayoría de los chilenos no concibe otro Gobierno que no sea el de la Concertación. Aún aquellos que no son partidarios de la Concertación, saben que es esta gran coalición política la que da estabilidad al Gobierno y al país. No hay otro conglomerado político que pueda conducir a Chile hoy día.

PASIONES POLITICAS

Respecto a en cuál de sus cargos públicos se ha sentido más satisfecho, dijo: “creo que tanto Educación como Obras Públicas son cargos que obligan a mirar al futuro, e imaginar el Chile del 2.020 o 2.030, donde los jóvenes de hoy serán los actores principales. Es en ese Chile donde tenemos que pensar cuál es el tipo de infraestructura que hacemos hoy, para lo que vamos a necesitar en 20 o 30 años más. Son dos ministerios que me han apasionado mucho, porque es un ejercicio de anticiparse, por así decirlo, y la tarea que hacemos es la anticipación.”

- ¿En ese futuro, cómo visualiza a Chile?

- Chile ha definido un sistema democrático y económico, que significa que el país se atreve a participar en el mundo del mañana, que será sin fronteras económicas. Para ese futuro hay que preparar muy bien a nuestra gente, invirtiendo en educación y resolviendo bien nuestros temas de infraestructura, para que nuestros productos alcancen el resto del mundo en condiciones de competencia adecuadas. Cuando tengo un agricultor y me dice, mire Señor tengo dos fundos, y los frutos de uno de esos fundos llegan sin problema a Europa, y los otros me llegan todos machucados, es porque en el segundo tengo frente a mi un camino ripiado, él lo que me está diciendo es yo no puedo competir en el mundo de hoy si mis productos salen por un camino

ripiado, y esa es una realidad que hoy día tenemos. En consecuencia aquí hay una restricción. Si nuestros puertos están descargando nueve o diez contenedores por hora, y los puertos bien administrados descargan 25 o 30 contenedores por hora, eso hace una gran diferencia en los costos de producción. Usted puede ser eficiente en producir un bien, pero si el transporte o sus costos encarecen el producto, entonces Chile no está preparado. Por eso queremos una infraestructura que ayude a producir, nos integre al resto del mundo, y que haga percibir a los chilenos que ellos son parte del país, permitiéndoles resolver sus necesidades básicas.

- ¿Esto implica que no existan fronteras en lo político?

- Probablemente habrá fronteras políticas, habiendo países que son independiente unos de otros. Pero, desde el punto de vista económico, existirá un flujo muy abierto de bienes y servicios. Si uno piensa que hoy Chile está exportando casi el 38 por ciento del producto, quiere decir que vamos a crecer más rápido, o menos rápido, de acuerdo a lo que pase en el resto del mundo. Entonces, cómo nos preparamos para participar de eso, ¿verdad?

OBRAS PARA EL FUTURO

Y con visión de futuro trabaja en el Ministerio, a toda máquina y sin escatimar esfuerzos. Por ejemplo, en la construcción de la doble vía a La Serena, proyecto que explica así:

- Lo que queremos tener es un conjunto de carreteras de alto estándar, de unos tres mil kilómetros, considerando que Chile sólo tiene 80 mil kilómetros de caminos. Son unos 1.500 kilómetros de La Serena a Puerto Montt, y luego los caminos transversales, que van de Los Andes a Valparaíso-San Antonio, a los puertos de la Octava Región, los que van en el Norte, de Bolivia hacia Arica-Iquique, y de Argentina hacia Antofagasta, y luego en la Tercera Región, a través del Paso San Francisco, y en la Cuarta Región a través de Aguas Negras. Este tramo Santiago-La Serena forma parte de un proyecto muy ambicioso para tener una doble vía, una carretera con mayores estándares de seguridad, con desniveles. Debemos avanzar a una ruta panamericana sin pasos a nivel, de manera que haya un alto grado de seguridad. Esperamos darlo en concesión a capitales privados, porque eso nos permite liberar recursos para otras cosas.

“Queremos hacer también en esa zona un camino interior, de Serena a Ovalle, y de ahí a Combarbalá e Illapel, Petorca, La Ligua, San Felipe, Los Andes. Así como tenemos una carretera panamericana por la costa, también necesitamos un camino interior, que es muy importante para el desarrollo minero, agrícola y económico en general.

Ese camino lo tenemos que hacer con plata pública. Entonces, si podemos hacer con plata privada Santiago-La Serena, los recursos que nos ahorramos los destinaremos a esto otro, y de esa manera se avanza mucho más rápidamente.

- ¿Cuándo se iniciaría esta obra?

- Estamos haciendo los estudios de ingeniería para el tramo Santiago-Los Vilos, que toman unos siete meses y valen más de mil millones de pesos. A partir de ese estudio estamos en condiciones de licitar, lo que se haría para ser adjudicadas a finales de 1996, e iniciar los trabajos a comienzos de 1997. Espero tener La Serena-Puerto Montt a fines de este Gobierno.

INVERSION EN AEROPUERTOS

- En cuanto al Aeropuerto el Tepual, de Puerto Montt, ¿En qué sector se construirá, con cuánto capital y qué importancia tiene, considerando los restantes aeropuertos del país?

- Se licitó a privados y ganó la firma... Es una inversión importante de cinco y medio millones de dólares, que permitirá tener un aeropuerto de 3.800 metros cuadrados. Es un terminal entero nuevo, con mangas para que los pasajeros no tengan que mojarse con la lluvia. También permitirá operarlo como aeropuerto internacional. Tendrá instalaciones para aduana, migración, policía y servicio agrícola ganadero. Debe satisfacer un tráfico de más de 320 mil pasajeros.

- ¿Esto significa llevar a regiones lo que siempre ha estado centralizado en Santiago?

- Estamos en estos momentos haciendo lo mismo en el Aeropuerto de Iquique, donde llamamos a licitación y se presentaron tres firmas, obra que debemos adjudicar en estos días. Este año también vamos a llamar a licitación por concesiones privadas para el Aeropuerto de Florida, en La Serena, y Carriel Sur, en Concepción. En consecuencia, este año vamos a tener licitados los cuatro principales terminales de aeropuertos del país. Con recursos públicos estamos haciendo el nuevo Aeropuerto en Balmaceda, en la Undécima Región, y estamos mejorando bastante lo que tenemos en Temuco y Arica. Practicamente vamos a tener terminales de aeropuertos nuevos bastante importantes, son 18 millones de dólares de inversión, sin contar lo que tenemos que hacer en Santiago, donde calculábamos llegar a tres millones de pasajeros, y hemos llegado a tres millones en Marzo pasado. Por lo tanto, lo que queríamos hacer el 97 lo tenemos que hacer ahora.

- ¿En qué consiste el nuevo acceso al Aeropuerto Internacional de Santiago?

X
de
en

- Es una extensión de seis kilómetros y medio, y que permite vincular directamente lo que es actualmente Américo Vespucio, con una nueva entrada directa al Aeropuerto, y más adelante la Autopista Costanera Norte se va a vincular directamente con ello.

- ¿Cuál es el objetivo de toda esta modernización?

- La parte económica, porque si usted piensa en el aumento del tráfico de carga, en que buena parte de la exportación de salmones, en el sur, se hace en carga aérea. En Serena, donde estuve tiempo atrás, me contaron que un elemento clave en la exportación de ostiones, es que la gracia consiste en que los ostiones estén en 24 horas en París. En consecuencia, en función de los vuelos se prepara el ostión, se coloca en colchones de hielo, y se exportan en cajas.

- ¿Qué nos puede contar de la Autopista Santiago San Antonio, y su similitud con las existentes en países desarrollados?

- Lo Acabamos de licitar al sector privado, y se presentaron seis consorcios, ganó el consorcio Infraestructura Dos Mil, y esa va a ser la primera carretera con características de autopista que vamos a tener, similar a las que existen en los países europeos, esa y la Autopista Chillán Concepción. En ambos casos vamos a hacer una autopista segregada, con puntos de entrada y de salida, y que va a ser la primera autopista suburbana, porque usted va a tener un tramo desde la ruta actual Panamericana hasta Malloco, que es una ruta nueva. También va a servir para el transporte de la fruta.

- ¿Cuáles son las otras obras u autopistas que se realizarán, con una inversión de 580 millones de pesos?

- Lo que estamos haciendo acá, además de las otras inversiones en Concepción, donde tenemos autopistas en el norte y el sur de la ciudad. Hay obras importantes en el ámbito urbano, como en la Región Metropolitana, donde tenemos que avanzar para hacer la Costanera Norte, y terminar General Velásquez, como una nueva forma de vinculación Norte-Sur.

-¿Qué importancia tiene la Ruta cinco?

- La Ruta 5 es el eje articulador de Chile, de Arica a Puerto Montt. Es el elemento fundamental desde el punto de vista productivo, turístico, de la vinculación de Chile, y está teniendo una expansión muy rápida. Cuando se pensó, en la década del 50, que era posible unir por tierra de Arica a Puerto Montt, parecía un sueño. Y se hizo. Creo que hoy día tenemos dos desafíos: cómo hacemos de la Ruta 5 una ruta de acuerdo con los altos estándares de tráfico que tiene. Cuando usted tiene 3 mil vehículos de promedio diario anual, tiene que pasar de un simple camino, uno que va y otro que viene, a dos caminos, dos que van y dos que vienen. Y hoy día en la Ruta 5 tenemos tránsito como en

Rancagua, en donde estamos cercanos a los 14 mil vehículos de tránsito diario, y en buena parte de la ruta tenemos cifras superiores a los cinco mil. Esa es la razón que nos obliga a las dobles calzadas. El segundo desafío es cómo hacemos una vía paralela a la Ruta 5, y en todos aquellos lugares donde hay Ruta 5 que va por el interior del país, poder tener una vía paralela por la costa. Es lo que hemos estado haciendo a través de un camino costero, que ya está terminado en el tramo Antofagasta-Iquique, con 420 kilómetros que van por la orilla de la playa, y estamos avanzando en el resto del país.

- ¿En que consiste el Proyecto de Autopista La Dormida Ruta 68, en la que se invertirán 200 millones de dólares?

- Es una cifra muy elevada. Hoy, entre Santiago y Valparaíso hay flujos de tránsito de 13 mil vehículos diarios como promedio. Sin embargo, se diferencian de acuerdo a la época. Entre Septiembre y Marzo es mucho más intenso, atochando las vías. En consecuencia, tendríamos que pensar en terceras pistas, o en una nueva forma de vincular Santiago con Valparaíso, que sería una nueva vía a través de la Cuesta La Dormida, uniendo a Santiago con Valparaíso desde la salida norte de Santiago, y llegar a Valparaíso uniendo Olmué, Quilpué, Villa Alemana y Limache. Eso es muy importante porque permitiría que fuera una ruta suburbana, resolviendo el tema del conjunto de ciudades cercanas a Valparaíso y Viña, y les haría mucho más fácil su llegada.

OBRAS PORTUARIAS

Respecto a las obras e inversiones que se están realizando en los puertos del país, el Ministro de Obras Públicas explicó:

- Estamos haciendo una inversión pública muy importante en Valparaíso y San Antonio, del orden de los 120 millones de dólares, que nos va a permitir duplicar la capacidad de ambos puertos, en un año y medio más. Luego, tenemos la construcción con fondos públicos del gran puerto en Punta Arenas, que es una vieja aspiración de los puntarenenses. Estamos haciendo un muelle que va a permitir atracar barcos de gran tonelaje, y que tiene una gran importancia tanto desde el punto de vista del desarrollo turístico de esa zona, como del punto de vista productivo. En él estamos invirtiendo nueve millones de dólares.

- En su opinión, ¿Cuál es la obra pública más importante del Gobierno del Presidente Frei?

- Es difícil decirlo, pero dentro del contexto de las obras que le he señalado, hay algunas que llaman la atención, como cuando se ha planteado la posibilidad de tener un túnel de baja altura entre Los Andes y Mendoza. Decimos de baja altura porque el actual túnel que tenemos está a tres mil metros de altura, y se nos corta con alguna

frecuencia el camino. Entonces, se ha pensado en la posibilidad de construir un túnel que a la altura del lado chileno sea aproximadamente de 2.100 metros de altura, y que sale al lado argentino a los 2.700 metros de altura. Esta es una obra mayor desde el punto de vista de la ingeniería. Lo único que hemos hecho por ahora es un estudio de prefactibilidad, que cuesta un millón de dólares, y que se hizo conjuntamente con el Gobierno argentino. Ojalá podamos tener un primer elemento de este estudio a comienzos de Agosto, para ver si es posible, sobre la base de este informe, que los presidentes Frei y Menem, en su reunión de Agosto próximo, tomen una definición para ver como continuamos esta tarea.

Las últimas preguntas las respondió en su auto ministerial, muy apurado, mientras se dirigía a una ceremonia en la Enoteca. De semáforo en semáforo se agotó el cuestionario, hasta abandonar finalmente la comodidad del automóvil del Ministro en la esquina de la Escuela de Derecho. Desprotegida ya, en plena lluvia, me pregunté en qué segundo el Ministro Lagos abandonaría la política, hastiado, para imbuirse en la historia. Eso, ni soñarlo. Baste pensar que en una isla desierta preferiría acompañarse de quizás qué político para discutir, a gran altura, temas siempre contingentes. Al fin y al cabo, el espíritu de su tío Ernesto siempre lo acompaña...