

- 1.- Infraestructura y desarrollo
- 2.- Deficit y realidades
- 3.- Deficit y financiamiento
- País 5 / País 7
- Energía
 - Telecomunicaciones
 - Transporte - Puertos
 - Sanitarias y calidad de vida

BORRADOR PAUTA DISCURSO MINISTRO RICARDO LAGOS

(Infraestructura y Territorio. 26 Marzo 1996)

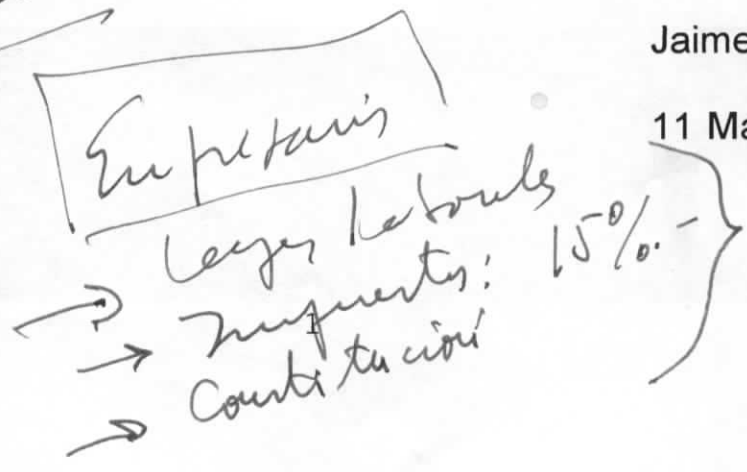
- 4.- Infra para desarrollo
- Infra para comunicaciones
- Infra para calidad de vida
- 5.- Asimetría: → Explotación: Ni de uso; Competitividad; Círculo del bienestar
- 3000/km. Tranvías
- Corteo P. 9
- Tiempo
- Conduces Puertos Aeropuertos: APR
- INDICE Δ D de Nacional.-

- I. LAS LECCIONES DE LA HISTORIA
- II. INFRAESTRUCTURA, TERRITORIO Y DESARROLLO NACIONAL
- III. VISION DE PAIS Y DESAFIOS
- IV. EL COMPROMISO DEL MOP CON LOS DESAFIOS
- V. METODOLOGIA DE REALIZACIONES

Agradecer. Dic. Conf. Luis

Jaime Gré

11 Marzo 1996



I.- LAS LECCIONES DE LA HISTORIA

En las historias del desarrollo de la infraestructura y del ordenamiento del territorio, encontramos ciertas constantes que tienen un gran valor explicativo de nuestras particularidades como país. De lo expuesto en esta misma aula, por quienes me antecieron en las conferencias pasadas, deseo resaltar algunos elementos.

En mi opinión, la historia de las obras públicas y de la configuración del territorio han respondido fundamentalmente a dos constantes: a la visión de país y objetivos de desarrollo con que se abordaron los desafíos de cada época, así como a la conciencia que el desarrollo de la infraestructura y el ordenamiento de territorio es un tema país, un desafío nacional, que integra a muchos actores.

1.- La visión de país y objetivos de desarrollo con que se abordaron los desafíos de cada época. Algunos Ejemplos:

- Antes de la independencia, las grandes obras fueron básicamente construcciones militares para defender los intereses de la corona.
- En la segunda mitad del siglo pasado, el ferrocarril fue la herramienta de las exportaciones, clave del desarrollo económico de entonces.
- En la primera mitad de este siglo, la construcción de redes de alcantarillado, de agua potable, de hospitales, escuelas y universidades, muestran las prioridades de salud y educación para la gente, reflejando también el cambio sociopolítico del país.
- Los planes urbanos y las obras viales de tiempos más recientes intentan un ordenamiento más racional de ciudades en expansión y crecimiento, a la vez que se hacen cargo del desplazamiento (Centro cívico y áreas residenciales; Américo Vespucio, el Metro, etc..)
- El desarrollo de las carreteras y caminos durante los últimos xxx años son piezas claves en la integración del territorio nacional, no solo en lo económico, sino también en lo político, social y cultural (Carretera Panamericana, Santiago- Valpo, Carretera Austral, etc..)

2.- La conciencia que el desarrollo de la infraestructura y el ordenamiento de territorio es un tema país, un desafío nacional, que integra a muchos actores.

Hay tres grandes actores que siempre presentes cuando se trata de infraestructura y territorio: el Estado, las universidades y los privados, los que juegan diversos roles según la época que se trate. Ejemplos:

- Papel del Estado en el período inicial de las obras públicas, cuando concentraba todos los roles (ordenador, organizador, ejecutor y evaluador). Progresiva descentralización hasta llegar, ahora, a las concesiones.

- Rol de la Universidad de Chile, durante segunda mitad del siglo pasado e inicios del presente, en la formación de los profesionales y en la incorporación de expertos extranjeros. Papel actual de la U. de Chile en la investigación en construcción (IDIEM) y en el ordenamiento del territorio (Depto de Geografía), así como en la formación de los ingenieros. También, papel de otras universidades.

- El sector privado siempre ha estado presente con diversa intensidad: Períodos: Grandes canalistas de fines de siglo pasado; poca participación en las grandes obras de inicios de siglo; concesiones actuales (¿que pasó entremedio?).

3.- A estas dos grandes constantes, debemos agregar otras que, sin duda, son muy relevantes, como la consideración de las características del territorio; la ubicación coyuntural de Chile en el mundo y el desarrollo de una institucionalidad pertinente.

4.- Sin embargo, si hacemos un examen crítico de la misma historia, aparecen no pocas cosas que se pudieron haber hecho mejor. Me refiero, por ejemplo, a:

- una insuficiente previsión y preocupación en el tema urbanístico, lo que nos ha dejado como resultado una ciudad difícil de vivir.

- una baja consideración de los impactos medioambientales

- un sistema de decisiones poco participativo, muy centrado en actores y con poca preocupación por integrar a la gente.
- una excesiva hegemonía del Estado sobre otros actores.

II) INFRAESTRUCTURA, TERRITORIO Y DESARROLLO NACIONAL

1.- A este respecto, el debate realizado durante este ciclo de conferencias ha resultado muy esclarecedor. **En efecto, si quisiéramos resumir el estado actual de ambos aspectos, podemos decir lo siguiente:**

- Primero, en Chile contamos en general con una infraestructura aceptable, con un buen desarrollo en ciertas áreas y graves déficits en otras.
- Segundo, tenemos una serie de ideas y de políticas sobre ordenamiento territorial, pero aún no contamos con un cuerpo ordenador que constituya una carta de navegación que nos articule y oriente.
- Tercero, si contrastamos nuestras carencias con el ritmo probable de desarrollo del país en los próximos 15 años, el desafío es enorme.

2.- Si pasamos rápida revista a la situación actual de la infraestructura, el resultado es el siguiente:

- **en infraestructura de servicios:** estamos bien en electricidad y gas y muy bien en telecomunicaciones. A nivel sanitario, contamos con una buena red de agua potable urbana y con cierto déficit en la red rural. El alcantarillado presenta déficit, en tanto que el tratamiento de aguas servidas es gravemente deficitario.
- **en infraestructura de transporte:** los puertos y aeropuertos, para la actual demanda, no se ven deficitarios; sin embargo, se puede prever déficit en corto plazo. En tanto que la vialidad urbana e interurbana es francamente deficitaria.
- **En infraestructura de riego.....**

Es decir, en la actualidad, nuestros déficit mas graves son: vialidad interurbana y urbana, y el tratamiento de aguas servidas. Estos déficits producen impactos sobre la economía del país y sobre la calidad de vida de la gente.

3.- Sin embargo, si consideramos el previsible desarrollo nacional en los próximos 15 años, esta situación adquiere otra connotación. Estudios recientes hacen algunas proyecciones interesantes que nos involucran, como las siguientes:

- Chile puede triplicar su PGB de aquí al 2010, lo que conlleva una enorme demanda de infraestructura y de suelo urbano.

- Si la distribución del crecimiento se hace con equidad, habrá una gran aumento del consumo, creando mayor demanda de transporte, especialmente de autos. El parque automotriz crecerá alrededor de **xx %**.

- El aumento de la producción por mayor consumo, generará demanda de transporte interurbano (para camiones, ferrocarriles y puertos) del orden de un **xxx** más.

- A lo anterior, debemos agregar la creciente integración de Chile al mundo y nuestras aspiraciones de ser la puerta hacia y desde el sudeste asiático para América del Sur.

Es decir, en el año 2010 habra **xxx** gente viviendo en Santiago, los viajes en automovileds se habran incrementado en **xxx**. Por las carreteras circularán **xxx** camiones más o **xxx** toneladas de carga, y por nuestro puertos es probable que salga **xxx** y entre **xxx**, lo que es **xxx %** más que lo actual.

Si el crecimiento de la infraestructura es más lento que el desarrollo del país, esta se transformará en un obstáculo. En cambio, si es más rápido, jugara el rol que le corresponde: facilitar e impulsar el desarrollo nacional.

4.- Por otra parte, en lo tocante a ordenamiento del territorio, si bien hemos avanzado en comprende y debatir diversas ideas y políticas, es claro que aún no hemos dado con una visión integral. Tenemos muchas miradas, no necesariamente contradictorias, pero requerimos de un enfoque integrador. De un cuerpo de ideas que incorpore la interrelación entre objetivos nacionales y papel del territorio, que integre las ideas de desarrollo regional, descentralización, fronteras interiores, marginalidad, entre otras..

En cierta medida este debate ha estado muy segmentado, cada cual privilegiando la elaboración propia más que el intercambio. Ello ha dado origen a teorías muy terminadas, muy cerradas en si mismas. Debíamos partir por generar un lugar de encuentro común, donde podamos debatir estas ideas, darle continuidad a esta reflexión. En ello puede jugar un rol muy destacado la Universidad de Chile.

III. VISION DE PAIS Y DESAFIOS

1.- El Chile actual crece económicamente y desarrolla su democracia.

* Chile tiene cifras positivas que otorgan estabilidad macroeconómica; presupuestos sociales que indican magnitud del combate a la pobreza; prioridad en educación, que refleja claridad en el "desafío vital"; etc.. Todo ello da cuenta de una política de crecimiento orientada a favorecer a las mayorías.

* Chile desarrolla su democracia: las instituciones de la República funcionan independientemente; el pueblo soberano elige sus autoridades periódicamente; se legisla (se intenta) en beneficio de las mayorías; los conflictos sociales se abordan de manera respetuosa y adecuada; se avanza en la modernización del Estado; etc..,

* Entre la ciudadanía se extiende lentamente una mayor conciencia sobre la calidad de vida, los temas medioambientales, la valoración de los espacios locales, etc, que indican que se esta abriendo paso, aún de manera precaria, una suerte de nueva "agenda ciudadana"

* La dirección política del país en los últimos dos gobiernos tiene una continuidad temática y un peso social, que le dan extraordinaria estabilidad al cuadro político. A ello se agrega una política de acuerdos, que también contribuye a la estabilidad.

* El actual gobierno del Presidente Frei ha fijado las prioridades, destacando en su agenda justamente los aspectos sociales y sectoriales (educación, infraestructura, etc..)

* Sin embargo, no todo es positivo: mucha gente tiene la sensación que los frutos no se reparten equitativamente; que se legisla con exceso de dificultades y que el Estado es aún demasiado lento. De igual forma, es preocupante que no pocos vean con recelo la actividad pública, y que aumenten las opciones "feudales", en desmedro de la participación.

* Por otra parte, se extiende la sensación que nuestra calidad de vida no

es buena, que hay menos tiempo y más problemas; más exigencia y menos relaciones humanas. Tenemos la percepción que vivimos en un entorno poco amigable, una ciudad que dificulta y no facilita.

* Con todo, el balance es favorable, y por ello no es aventurado decir que contamos con la base suficiente para transformar esta situación favorable en una nueva oportunidad histórica, que nos permita resolver los grandes problemas nacionales

2 - La oportunidad histórica: Los desafíos presentes y futuros. Una mejor calidad de vida para todos. Lo que implica lograr:

* **Una economía que no solo crece, sino que le agrega conocimiento a sus productos.** sabemos que no basta con exportar mucho, sino exportar cosas con mayor valor. Y para ello, es necesario procesar más nuestros productos. En el mundo actual, no es suficiente tener ventajas comparativas hay que tener ventajas competitivas. Ello implica mejor educación, más capacitación, mejores relaciones laborales y un empresariado más moderno.

* **Superar la pobreza económica, los elementos culturales que la facilitan e impulsar una política social de oportunidades.** Mientras haya pobreza económica y cultural, no sólo habrá una modernidad hipotecada, sino que no habrá efectiva integración nacional y la estabilidad será siempre algo relativo. Por ello, es preciso impulsar una política social cuyo norte sea el desarrollo de oportunidades iguales para todos.

* **Estar activamente vinculados al mundo, atenuando el carácter insular que nos caracteriza.** Estar atentos y diligentes en todas las áreas. No es suficiente seguir el ritmo de los mercados para comprender el pulso del planeta. Están sucediendo muchas cosas y muy rápido, y una gran cantidad de ellas está marcando el cambio de siglo. Lo que sucede en todas partes, nos afecta aquí y ahora. La aldea global es ya una realidad.

* **Una democracia más activa y más participativa. Donde** lo que se haga o deje de hacer no deje indiferente a nadie. Donde cada cual sienta que hay espacios abiertos y activos para la crítica y la propuesta, para preocuparse y ocuparse de los grandes y pequeños problemas, de los problemas propios y de los otros.

*** Hacer de la cooperación, la tolerancia y el acuerdo, el nuevo paradigma de fin de siglo.** Un paradigma de las relaciones sociales, económicas y culturales, que erradique los viejos preceptos del conflicto e instale la cultura de la cooperación como norma de vida. Un paradigma que rescata el humanismo **y coloca al hombre en relación armónica con la naturaleza.**

Todo ello, en mi opinión, no es otra cosa que mejorar la calidad de vida, ya que conlleva: ser mejores, más cooperativos, más eficientes, más participativos, más respetuosos, más iguales y más libres.

IV. EL COMPROMISO DEL MOP CON LOS DESAFIOS

Para ayudar a resolver estos grandes desafíos, el MOP ha desarrollado un plan 1996-2000 y una metodología ad hoc destinado colaborar a lograr:

- Un país más equitativo
- Un país más productivo
- Un país más inserto en el mundo

Para lograr un país más equitativo, el MOP se compromete a :

- **Que no quede un habitante rural (de comunidades concentradas) sin acceso al servicio de agua potable,** beneficiando con ello a **xxx** miles de personas.
- **Otorgar mejores condiciones laborales, productivas y de seguridad** a **xxx** pescadores mediante la construcción y conservación de **xxx** caletas pesqueras. Igualmente, más de **xxx** personas terminarán con su aislamiento y se integrarán, gracias a la construcción de **xxx** rampas de transporte insular.
- **Terminar con el alto nivel de inseguridad física** que provocan las aguas lluvias en los sectores mas marginados, transformando los actuales sistemas de colección de aguas. Más de **xxx** miles de personas dejaran de vivir un invierno inseguro.

- **Facilitar nuevas oportunidades productivas** a **xxx** habitantes de comunidades rurales pobres, incorporando más de **xxx** miles de hectáreas de terreno cultivable, a través de los diversos proyectos de obras de riego.

Para lograr un país más productivo, y también mas seguro y el MOP se compromete a:

- **Contar con una Carretera Panamericana más rápida y segura**, con doble vía entre La Serena y Pto. Montt, que facilitará el transporte de carga y el turismo y resguardará la seguridad de conductores y peatones. Se estima que actualmente se pierden **xxx** millones de dólares por demoras en carretera y desgaste de vehículos, así como se pierden **xx** vidas humanas. La futura carretera permitirá que un transportista se demore exactamente la mitad de lo que demora actualmente en ir de Santiago a Puerto Montt y los accidentes disminuirán a un tercio de lo actual, por el solo hecho de contar con doble vía.

- **Construir una carretera longitudinal**, alternativa a la Panamericana, que correrá por el lado costero **entre Iquique y Puerto Montt**, que facilitará el desplazamiento al interior del país e incorporará nuevas ciudades a la actividad productiva y turística. Hemos calculado que **xxx** ciudadanos quedaran mas fácilmente interconectado y **xxx** ciudades verán incrementadas sus oportunidades.

- **Introducir cambios fundamentales en las principales vías de Santiago**, colaborando con ello a disminuir los tiempos actuales de desplazamiento en **xx %** y mejorando sustantivamente la conectividad interurbana y con ello, porque no decirlo, el humor de los automovilistas.

Para lograr un país más inserto en el mundo, el MOP se compromete a :

- **Reforzar los nexos físicos con los país vecinos** a través de la construcción de corredores transversales (¿cuantos y cuales?) que faciliten el comercio en la región y **potencien nuestra ventaja geográfica como puente entre los países de la región y el sudeste asiático.**

- **Entregar las principales obras realizadas en los más importantes puertos del país**, como Valparaíso, San Antonio y San Vicente, cuyo impacto será el siguiente:
(¿cuál?).

- **Enfrentar la creciente demanda de transporte aéreo, de carga y de pasajeros**, mediante la mantención y mejoría del servicio y la seguridad en los principales terminales.

A esto nos comprometemos porque queremos llegar al próximo milenio con una infraestructura que potencie un desarrollo productivo, equilibrado, integrado y equitativo.

IV. LO HAREMOS CON UNA METODOLOGIA PARTICIPATIVA

Todos esto será posible, siempre y cuando lo hagamos de la manera correcta. Esta visto que si los mejores propósitos no se acompañan con los mejores métodos, el resultado es siempre precario. Por ello, para cumplir con estos desafíos, debemos profundizar en iniciativas que recientemente hemos iniciado.

Me refiero fundamentalmente a una cultura de la cooperación y del dialogo, una cultura que practica el colocarse en el lugar del otro, que busca el interés común sobre el conflicto, que procura el dialogo directo y evita la intermediación, una cultura que renunció la verticalidad y hace de la equidad y la participación su norma de vida, una cultura que siempre ofrece espacios y oportunidades, que jamás rechaza..

De esta cultura queremos deducir nuestros métodos Y ya hemos dado pequeños pasos en ese sentido, por ejemplo:

- En la política de concesiones que estamos llevando a cabo, hemos construido una relación sincera y eficaz con el sector privado. Reglas claras para todos, bases transparentes y licitaciones correcta y oportunamente informadas, han facilitado un tipo de asociatividad que, en mi opinión, debe enorgullecernos a ambas partes. Ello ha dado como resultado un incremento en la capacidad de obras del orden de **xxx**, a la vez que nos ha permitido concentrar los recursos públicos en obras de rango más social.

- La relación con la gente afectadas por nuestras obras ha cambiado radicalmente. Como se sabe toda obra trae ciertas molestias y nosotros en

el MOP no nos creemos con el derecho a molestar a nadie. Por ello, hacemos un enorme esfuerzo por dialogar con la gente, explicar los motivos y beneficios. **Buscar ejemplo**, la otra vez.....

- De igual forma, estamos muy atentos de mantener un buen vínculo con las regiones. Conversando con sus autoridades hemos encontrado soluciones a problemas que nunca nos imaginamos. Así fue, por ejemplo, la programación que se hizo en el tramo **xx** de la Panamericana., se cuenta ejemplo...

- Otro ejemplos destacable de cultura de cooperación, ha sido la relación con el Cuerpo Militar del Trabajo. Narrar ejemplo,

- Otro ejemplo de cultura de cooperación, etc..

-----0-----