

Infraestructura y Equidad

Transcripción ponencia del ex Presidente Ricardo Lagos, en el Seminario Internacional "Infraestructura y Equidad", Colombia.

Muy buenos días,

Quisiera, en primer lugar, agradecer la invitación a participar de este importante seminario, y dar las gracias en particular, a Cecilia López por su invitación de la cual me habló cuando planteó los orígenes de este Centro Internacional del Pensamiento Social y Económico.

Agradecer también a la CAF que ha hecho posible esta reunión, felicitar a sus ejecutivos y, en particular, a Enrique García, por haber convertido a esta institución en una de las principales entidades, como ha recordado Enrique García, de financiamiento en el ámbito de infraestructura y que, por cierto, vinculado al informe que vamos a escuchar a continuación, a lo que es el programa Colombia Humanitaria, que tiene que ver con los temas de infraestructura y equidad.

Quisiera comenzar haciendo un planteamiento muy general: definir un programa de mediano y largo plazo de infraestructura implica, a mi juicio, tener una idea clara de país, hacia dónde queremos potenciar las posibilidades de expansión y desarrollo de cada una de nuestras sociedades; qué visión tenemos del rol de nuestro país en el mundo; qué rol tenemos en nuestro país en el entorno regional en el cual formamos parte y cómo la infraestructura es una herramienta, de las más importantes, para concretar, precisamente, esa visión de país.

Este es un tema sustancial que, a veces, no lo tenemos en la perspectiva. La infraestructura no es sino un medio para algo muy superior. Si estamos en la actividad pública, lo que buscamos es mejorar la sociedad que recibimos a partir de lo realizado por quienes estaban antes que nosotros, entender que la infraestructura que recibimos es parte del capital y la que dejaremos es parte de lo que hemos logrado hacer.

Lo segundo es que infraestructura significa plantearnos tres áreas principales, desde el punto de vista de hacia donde se dirige. La obvia, es la relación entre como se aumenta el stock de infraestructura de un

país y en qué medida ese stock va a significar un aumento de la productividad, por lo tanto, el grueso de los estudios y la forma clásica de abordar infraestructura, es que aumenta la infraestructura en cuanto aumenta la productividad, la capacidad del país de seguir creciendo.

En este sentido, la infraestructura per se es un motor de crecimiento, pero también sabemos que la inversión en infraestructura es un efecto multiplicador de la inversión muy superior. La infraestructura, una vez realizada, ayuda a resolver los cuellos de botella que impiden aumentar productividad, por tanto, tendemos a ver la infraestructura, históricamente, solo desde punto de vista productivo.

Sin embargo hay otros dos elementos que son cruciales cuando hablamos de infraestructura que no están explicitados:

infraestructura e integración regional o integración al mundo.

Integración que significa, qué rol vemos nosotros a nuestro respectivo país, en su entorno regional, con los que son nuestros vecinos o, si estamos acá en esta América del Sur, tiene que ver con esta integración física de esta región, en donde hablamos tanto de infraestructura, de integración, pero que hemos avanzado bastante poco.

Lo que sí es muy importante cuando hablamos de infraestructura e integración, es tener claridad que los mapas que nos enseñaron en las escuelas y colegios, hoy día no existen. Los mapas cambiaron, producto de las tecnologías, de las nuevas formas de transporte y producto de la instantaneidad de las comunicaciones, internet incluido. Entonces un barco post Panamaral, de los grandes, de los que van a funcionar después que el canal de Panamá ampliado funcione, tienen una capacidad de transporte, si usted pone un contenedor al lado del otro, de 100 kilómetros, ese barco, si parte de los puertos del Atlántico: Sao Paulo o Buenos Aires, demora un día más en llegar a Shanghai, que si parte de puertos del Pacífico. Entonces la competitividad de países del Pacífico va a estar determinada, simplemente por la eficiencia de subir los contenedores al barco y sacarlos en Shanghai, y no creer que porque estamos en el Pacífico, los otros tienen que pasar por nuestro país, cambió la geografía.

Entonces, los puertos de Chile compiten con el de Buenos Aires, eso no se nos había ocurrido nunca antes, cambió la geografía. Este es un primer tema desde el punto de vista de la integración. Lo digo aquí

porque está tan de moda la Alianza del Pacífico, lo único que planteo es que, después de la II Guerra Mundial, los grandes flujos del comercio mundial estuvieron determinados por el crecimiento de Estados Unidos, primero con el Plan Marshall, y después con la Europa recuperada de la guerra que la devastó. Los grandes flujos del comercio mundial fueron el Atlántico norte y, cuando surgió la gran alianza del Atlántico, los países de Europa entraron con todo, no solamente los países que miraban el Atlántico o cuyas costas daban a él. La alianza atlántica tenía a Italia y Grecia, y acá nosotros todavía estamos pensando que la Alianza del Pacífico es de los países del Pacífico. Creo que hay que entender con un poco más de amplitud el tema, porque la Alianza del Pacífico pesará mucho más si también se incluye algo del Atlántico.

Quiero decir que, como ministro de Obras Públicas, descubrí que el aeropuerto de Pudahuel no permitía el aterrizaje de los Boeing de gran tamaño, los 747 y 380, debido al tamaño de la pista y, bueno, el aeropuerto Ezeiza de Buenos Aires, sí lo permitía, y cuando uno hace la ruta de los países de Nueva Zelanda a Australia, la ruta cercana al Polo. Las distancias de Buenos Aires y Santiago son idénticas para llegar a Sídney y no tenemos ninguna ventaja porque estamos más cerca del Pacífico, ya que los aviones llegan por el sur en Punta Arenas, Chiloé o Ancud, ese es el mundo nuevo.

El tema es que, la integración, normalmente su rol ha sido cómo, desde el punto de vista productivo, se puede pensar que el mercado tiene mucho que decir, desde la perspectiva de la integración, o hay una política definida a nivel del Estado o no va haber integración ¿Por qué?, porque como muy bien decía Enrique García, cuando estamos hablando de infraestructura y financiamiento, en el financiamiento, respecto de la infraestructura productiva, usted puede pensar y crear espacios para el sector privado y puede pensar, en consecuencia, en incorporar capital privado a la infraestructura productiva, porque precisamente por ser productiva, usted puede tener una carretera concesionada con peaje, porque los tránsitos de esa carretera son suficientemente elevados para financiarlas con el peaje. Haga usted una carretera entre dos países donde hoy no hay nada y, en el corto plazo, no va a ser financiable con el peaje, no va a tener tránsito, porque nunca ha habido una carretera, entonces ¿donde podemos incorporar capital privado? en la infraestructura productiva no en la de integración, es muy raro.

Les quiero decir que hicimos múltiples estudios en la relación Chile–Argentina y, lo que tenemos actualmente en el ámbito ferroviario y carreteras, prácticamente no está financiado con los privados. Es muy difícil, ahí se necesitaban recursos públicos si vamos hablar en serio y qué decir del tercer elemento “la infraestructura social”, que, yo diría, nunca la hemos considerado como tal. En este seminario se establece la importancia de infraestructura y equidad, estamos hablando de políticas sociales y aquí, entonces, el camino es enorme.

Seamos claros, infraestructura social quiere decir, por ejemplo, construir un aeródromo en una localidad aislada, porque el pequeño avión, cuando hay un caso de urgencia en sanidad o en salud, es lo que hace la diferencia entre la vida y la muerte. Un pequeño aeródromo para esa localidad es infraestructura social, el elegante aeropuerto que ustedes han inaugurado el año pasado en Bogotá, es infraestructura productiva, qué duda cabe, pero si llega a localidades aisladas donde tiene como posibilidad para marcar una diferencia, un modesto avión, eso es social. De esta forma, cuando es productivo, aplíquese concesiones, peaje, y no es problema para el aeropuerto o los puertos, pero lo que usted no va a gastar en construir el aeropuerto de Bogotá, lo puede gastar en los aeródromos modestos para localidades aisladas, esa fue nuestra propia experiencia.

Visitamos los principales redes de aeropuertos en Chile que eran financiables y, como me decían los funcionarios de la Dirección de Aeropuerto del Ministerio de Obras Públicas, “nos vamos a quedar sin trabajo”. No, ahora van a tener mucho más trabajo porque van a tener que vigilar la construcción que hacen los privados de los aeropuertos, ya que nosotros definimos las formas, no los privados y, segundo, ahora a los aeródromos de tipo social. Entonces hay una relación entre estos dos elementos y cuando hablamos de infraestructura del punto de vista social, usted tiene los programas de riego para los campesinos, usted tiene un amplio programa de pequeñas caletas pesqueras artesanales, en donde usted instala un pescante que le saca el bote del mar de una manera distinta y aumenta la capacidad productiva de ese trabajador pesquero artesanal. Las caletas pesqueras que se hicieron a lo largo de Chile, estaban en el marco de una infraestructura social, porque se estaba aumentando la productividad del trabajador pesquero, gracias a una caleta donde puede guardar sus elementos, darle algunas

capacidades para reparar sus pequeñas embarcaciones y qué decir de producir en pequeñas bodegas frigoríficas que constituyen una etapa superior.

En consecuencia, desde el punto de vista social, se tiene una cantidad enorme de elementos que elevan la productividad del trabajo y después tiene las otras, las mas clásicas, aquellas que le garantizan el acceso, y sobre eso vamos hablar, acceso a los bienes como puede ser el agua potable, el tema de sanidad.

Dicho lo anterior, tiene razón Enrique García cuando dice que tenemos un nivel de necesidad de financiamiento que nos obliga a doblar, a nivel latinoamericano, lo que son hoy en día nuestras necesidades. Y para doblar ¿con que nos encontramos? De acuerdo a mi experiencia de lo que hicimos en Chile, nos encontramos con que la ruta Panamericana, en el período del Presidente Patricio Aylwin, había sido capaz de aumentar en 200 kilómetros el camino del sur y que nos íbamos a demorar 20 años en llegar en los mil kilómetros a Puerto Montt, por tanto, había que dar un salto económico y financiero. Recurrimos al ámbito privado, el presupuesto del Ministerio de Obras Publicas, no obstante que creció porque Chile estaba creciendo, aumentaba todos los años, luego de cuatro o cinco años se duplicó gracias a la inversión privada.

La gran discusión fue a nivel de las autopistas y ahora hay que pagar peaje, pero gracias a las autopistas el trayecto que antes, entre Santiago y Concepción, demoraba 8 horas, ahora demora 6, por tanto estuvimos en condiciones de demostrar que un mismo bus, que antes hacía tres viajes, ahora, en las mismas 24 horas, hace cuatro viajes, de tal manera que el cuarto viaje resultaba "gratis", porque es del mismo bus y el mismo motor viajando 24 horas, pero que ahora hace cuatro viajes y no tres y, en ese cuarto viaje, le da la posibilidad para pagar los peajes en la carretera. Le demostramos a los camioneros que iban pagar menos porque ahora andaban más rápido y no atrás de la cola del cambio mas lento que iba adelante. Es decir, el efecto de explicar el por qué usted puede introducir capital privado y que eso le permite liberar recursos públicos para la infraestructura social, es la clave.

Entender que lo que yo libero de recursos, no es que los ahorre, mantengo la infraestructura y el gasto de infraestructura y el gasto de

infraestructura con financiamiento público, pero me puedo dedicar al financiamiento público del punto de vista social. Entonces, en el estudio se hace una larga explicación sobre, por ejemplo, el tema de los caminos secundarios. Les puedo contar varios ejemplos de los caminos secundarios. Para comenzar, se firman acuerdos de libre comercio, que posibilitan el acceso a grandes mercados. Hicimos un programa para capacitar campesinos -la gran empresa agrícola los hace por su cuenta- y explicarles cómo hacer y producir manzanas para exportarlas a Estados Unidos. Tuvimos éxito, llegaron a Estados Unidos y, sorpresa, 20% de las manzanas fueron rechazadas en Estados Unidos, no logramos saber por qué y muchos me dicen, siendo Presidente de la República en ese momento, que fueron rechazadas porque todos los predios campesinos, cuyas manzanas fueron rechazadas, tenían el camino secundario que pasaba por el predio sin pavimento, y las manzanas que salían desde ahí, llegaron podridas a Filadelfia.

Entonces, firmar un acuerdo de libre comercio es la parte fácil, porque si no tenemos asfaltado ese pequeño camino secundario, las manzanas llegaban podridas y, digamos las cosas con franqueza porque es el mundo real, convenza a los ingenieros de que hay que hacer caminos modestos, asfaltados, sin tantos estudios y deje los estudios para grandes autopistas, porque el camino no lo asfalta, pero si ripiarlo cada dos años, y si ripiar el camino cada dos años es tan caro como asfaltarlo, entonces es preferible ripiarlo un año, asfaltarlo de inmediato y a los dos años volverlo a asfaltar.

El camino secundario, entonces, es infraestructura social, porque ese camino es puro polvo en verano y barro en invierno con las lluvias, por lo tanto inventamos un programa que llamamos "cinco mil kilómetros". Un kilómetro en ese camino asfaltado le costaba el equivalente a diez mil kilómetros en los otros, en las autopistas el kilómetro a veces llega a medio millón o un millón de dólares, esa es la magnitud de costo que estamos hablando, entonces esta es la razón por la cual es tan importante tener claridad. Para lo social se requiere recursos públicos porque nadie lo va a financiar, tiene flujos de tránsito muy menores que no permiten el financiamiento.

Dicho esto ¿qué es lo que tenemos y como se avanza para que lleguen los privados? Descubrimos que esto no era un tema de ingenieros, sino financiero. El tema era como establecer incentivos para el

financiamiento y fuimos bastantes exigentes. Planteamos que cualquier empresa que deseaba obtener una concesión, debía tener de capital, dinero depositado en el banco, un tercio del costo de la obra que iba a realizar y, los otros dos tercios, con financiamiento bancario. No en todos los países se hace ese nivel de exigencia, pero me parece indispensable hacerlo.

Lo segundo que descubrimos es que los tránsitos mínimos, tratándose de autopistas, podían ser garantizados por el Estado y eso, en el fondo, implicaba un flujo financiero que iba a ser garantizado por el Estado. Eso fue el elemento que catapultó la posibilidad de pasar de una industria que, al final, terminó siendo de 10 mil millones de dólares para un país pequeño como Chile, es una gran cantidad y pudimos entrar, entonces, al tema de las autopistas interurbanas y dentro de la ciudad. Todos esos recursos, esos diez mil millones, es lo que nos permitió librar los otros miles de millones de financiamiento público a lo largo de los años, básicamente destinados a infraestructura social.

Este es un tema muy crucial y a eso quería dedicar parte de mi preocupación en esta presentación. Precisamente lo que está en el informe, porque el informe comienza haciendo una afirmación que me parece muy importante: **El impacto de la inversión en infraestructura depende del nivel de desarrollo de un país.** A medida que es desarrollado, los efectos son menores, es decir, cuando usted tiene un bajo nivel de desarrollo en infraestructura, los dos pesos que ponga en infraestructura, el efecto multiplicador es muy grande si después el país, tras tener el producto bruto de 100, tiene el producto bruto de 200. Los dos pesos, cuando el producto bruto es 200, en proporción, van a ser menor.

Sin embargo, creo que lo importante es entender que los impactos en el ámbito rural (camino, electrificación, etc.) son evidentes, y aquí quisiera abordar la pregunta sobre qué tipo de infraestructura social es la que queremos abordar. Hagamos una distinción entre lo urbano y lo rural para comenzar. Tomemos nota que todos los países, hoy en día, son básicamente urbanos, pero reconozcamos que del punto de vista rural, los desafíos son absolutamente diferentes.

Tomemos como ejemplo el agua potable, en la ciudad usted se conecta al caño, en el campo ¿a qué se conecta?, a nada. Definimos un

programa de agua rural que permitiera la existencia de agua potable en todas las zonas rurales concentradas, que es casi una dicotomía imposible, verdad, si es rural no va a ser concentrada. Definimos localidad concentrada toda vez que había una familia campesina que se puede concentrar a un kilómetro de caño de campo, siempre y cuando las familias campesinas eran 15.

El Ministerio de Obras Públicas se encargaba de hacer la inversión y luego la transfería una vez terminada, estaba el costo de la electricidad para bombear y después dar el agua con gravedad, se entregaba la administración de aquello a la comunidad respectiva. La inversión tenía un costo de 2 o 3 mil dólares por familia, nunca una familia campesina le va a pagar 3 mil dólares para tener agua potable. Digamos también, el grueso de las organizaciones campesinas que pedían el programa de agua potable estaban encabezadas por mujeres, es la mujer que sale con el balde de agua potable para buscar agua quien sabe dónde, no el hombre.

No necesito decir que inaugure una gran autopista, llegarán los noticieros de TV, se cortará la cinta, se dirá un discurso y nada más. En cambio inaugure un programa de agua potable rural, donde la mujer abre el caño en la cocina y sale el agua, el día que eso ocurre matan tres vaquillas y la fiesta es enorme, es decir, el cambio de la vida de esa persona es enorme, enorme. Por lo tanto, el tema del agua, del agua potable, era, a mi juicio un tema vital. Culminamos el programa por el año 99' y hubo que tomar una definición ¿ahora con qué seguimos?, seguimos con poblaciones semi concentradas, es decir, entre 7 y 15 familias en el kilómetro o, sino, ¿Qué hacemos con las aguas servidas?, claro, la cruda realidad es que tratar las aguas servidas es más caro que el agua potable y explíqueme a la comunidad las implicancias.

Volvamos a el acuerdo de libre comercio, siendo Presidente estábamos entregando apoyos a pequeños campesinos, veo a un pequeño campesino que le otorgué un diploma como premio porque era un gran exportador de frutillas a Francia, entonces, hable con él y me dice que los franceses que llegan a su predio, apenas lo saludan van a sacar una muestra de agua y lo amenazan "el día que el agua no esté buena se acaba tu venta de frutillas en Francia". Ese campesino aprendió que tan importante como tener agua potable en su predio, es tener tratamiento

de aguas servidas, porque si no las trata, su exportación de frutillas se acabó.

Entonces cuando entro ahora al tratamiento de aguas servidas, esa infraestructura social permitirá al campesino seguir exportando y eso tiene que ver con un tema de equidad, porque sino ese campesino está en situación distinta de competitividad. Entonces tenemos el camino rural, el agua potable y el tratamiento de las aguas y si hemos de seguir por este camino, claro, la administración del agua potable o tratamiento de las aguas servidas, implica ahora que esos campesinos van a tener que dar una modesta cantidad para pagar la electricidad que le permite subir el agua al estanque, una cantidad para ponerle cloro al agua y que sea potable, todo ello le implica a ese campesino un costo, pero ¿en qué consiste el subsidio? en que usted hace la inversión y la administración la toman ellos directamente, a diferencia de lo que ocurre en la ciudad, porque en la ciudad desde el punto de vista de la equidad, para garantizar el agua potable se tiene una gran empresa sanitaria que, en nuestros países, han sido privatizadas y se les garantiza una cierta rentabilidad sobre su inversión. Se va a tener un ajuste tarifario y los sectores urbanos más pobres no van a tener cómo pagar la tarifa; el tipo de subsidio que ahí se da, es un subsidio dependiendo de la cantidad de agua que se consume, un subsidio directo, focalizado. Nada que ver con la inversión, la inversión la hará el privado, pero aquí hay un tema. Distinto es la discusión que he tenido y que no la he ganado, las cosas son duras, cuando a la empresa de agua potable se le dice: necesito construir una población social en este sector y la empresa responde, "no, es que no me interesa esa gente". Entonces se debe financiar para poner la atención de la empresa de agua potable y después eso lo incorpora a su capital de empresa de agua potable y después esa empresa le dice, quiero rentabilidad sobre ese capital, usted tiene que decirle: ese capital no es suyo lo puso el Estado, ahí tiene una buena discusión para ajustar el modelo.

Muchas veces nos ocurre en el sector de electrificación rural, porque el tema es más complejo, porque para extenderla se tiene el tema de los cables, torres de alta tensión, etcétera, eso lo paga el ámbito público y después el subsidio tendrá que ser uno directo al campesino. Son estrategias distintas, si estamos hablando de electrificación rural o urbana, donde normalmente va a tener que pagar la extensión, del

punto de vista público, pero también del punto de vista del cambio de la vida, ponga electrificación y le cambia la vida y qué decir ahora con el tema de internet eso es mucho mas notable.

Aquí hay un conjunto de demandas del punto de vista de la equidad que pasan a ser determinantes y, en este sentido, el tema es como ser capaces de seguir avanzando. No quiero cansar con cifras, pero partimos el año '92, más o menos, con un 50 a 52% de cobertura en electrificación rural y, hacia el año 2007, estábamos en el 94% de cobertura; y en agua potable prácticamente todo. A nivel de saneamiento de aguas, se tomó una decisión de ir al saneamiento de las aguas a nivel urbano y, hoy día, en Chile el 98% de todas las aguas tienen tratamiento 100%. Eso significó una inversión que tiene que ver con la equidad. En suma, lo que quisiera decir, y en ese sentido el informe es muy ilustrativo cuando hace estudio comparativo entre Chile, Perú, Colombia, creo que en estos tres casos ha habido un avance en la necesidad de incorporar capital privado y en estos tres casos ha habido una necesidad de seguir avanzando.

La otra reflexión que quiero hacer, para contar la otra cara de la historia, aquí se me recordó como Ministro de Obras Publicas y antes de Educación; hay una localidad en Chile que se llama Tirúa que está a 100 km al sur de Concepción, a orilla del mar, y era donde el camino que iba de la costa al sur terminaba, porque en Tirúa desembocaba un río y no había puente.

Conocí Tirúa como Ministro de Educación, hubo que hacer una escuela y la inauguramos, luego, como Ministro de Obras Publicas me tocó realizar el puente para continuar la carretera hacia el sur por la costa y, a medida que los bulldozer abrían el camino a los amigos rurales de Tirúa, en vez de ir en una yunta de bueyes o una carreta una vez al año a la importante ciudad de Tirúa, iban ahora en un colectivo, gran avance. Después llegó la electrificación a Tirúa, gran avance. Programa de agua potable, más avance y, después de tantos avances en tan importante localidad, llegó la carrera Presidencial y renuncié al Ministerio de Obras Publicas. Hice todos los recorridos como candidato y llegué a Tirúa. Nunca le he preguntado a mi competidor si llegó a Tirúa como candidato, les quiero decir que en Tirúa el señor Lagos sacó 1700 votos y mi competidor 2500, entonces no entendía qué es lo que había pasado en Tirúa, lo cual quiere decir que infraestructura y equidad es

muy importante, pero no nos preocupamos que ahora les llega la electricidad y hay que pagarla, igual con el agua y el camino, hay que pagar el colectivo que lo lleva a Tirúa y se compraron un televisor y hay que pagar las cuotas. Lo que no hicimos con los amigos de Tirúa fue buscar una forma, en virtud de la cual ellos aumentarían su ingreso para poder hacer frente a estos nuevos gastos, producto de la infraestructura social.

Entonces aprendí, de una manera dura, que la parte de dar infraestructura social era la fácil, la más difícil es si el grueso de lo que ocurría en Tirúa tiene que ver con que muchos viven de la pesca y como se aumentan los ingresos. Es decir, cómo a esa gente le permite aumentar su productividad para que puedan tener ingresos y con eso pagar los avances de la infraestructura social. De esta forma, como usted va, a partir de la infraestructura social, a ser capaz de adoptar ambas cosas y no solo dar.

Esto yo creo que es muy importante, y es que llegué a Tirúa y aprendí en una escuela de enseñanza media, donde solo habían mujeres y después en otra localidad que era a la inversa, puros varones y ninguna mujer. En Tirúa los hombres parten con sus padres a pescar, en las otras localidades, las mujeres partían al trabajo estacional del corte de fruta y los hombres se quedan estudiando. Entonces inventamos una beca de retención para que los estudiantes se queden estudiando y no tener deserción escolar, ese tipo de respuestas sociales tiene que ir acompañada de una modalidad en donde haya una inducción al resto de la familia para eso. Me parece importante como vamos a ir avanzando desde ese punto de vista. En ese contexto, el estudio que se presenta ante nosotros es tremendamente importante, porque hace una comparación de estos tres países en tres momentos distintos de su desarrollo y cada uno de estos desarrollos va presentando desafíos distintos.

Quiero concluir estos comentarios con el tema de en qué momento nos damos cuenta que, porque las políticas que hemos implementando han tenido éxito, hemos cambiado el paisaje y se tiene que cambiar la agenda y sus políticas.

Si se requería un importante programa para el campesino rural de riego por goteo (cuando es goteo el 70% riega la planta y el 30% se pierde),

entonces como se es capaz de generarlo para aumentar la productividad del campesino. Se necesita la productividad del campesino y la presión del agua para poder hacer riego por goteo como es adecuado, se requiere el hidropack y luego la electricidad y ahí va la cadena.

Digamos que este programa de Infraestructura Social, cuando es agua, cuando es electricidad, caminos, caletas pesqueras, son programas que también aumentan la productividad de ese trabajador o de la mujer que ahora tiene electricidad y puede trabajar en su casa después que entra el sol, porque no está con una vela. Si queremos hacer una evaluación correcta, ¿cómo evaluamos adecuadamente el aumento de la productividad de esos sectores modestos de la población, que, precisamente por esta infraestructura social que está disponible para ellos, les aumenta la productividad y sus ingresos? Por lo tanto, cuando hacemos los estudios costo beneficio, ¿Cómo introducimos el aumento de productividad de los sectores más modestos y que dicho aumento va a significar un incremento de sus ingresos?

Esta es la parte que a ratos se nos olvida y lo que está ocurriendo después de esta película bonita que les he contado de Chile. Ustedes ven las protestas sociales que tienen que ver con algo muy simple, Chile cambió en 20 años, si se pasa de 5 mil dólares de ingreso por habitante a 18 mil como está ahora, es otro país. Si teníamos 45% de gente viviendo en línea de pobreza y ahora es 13 %, es otro país. Si el desafío numero uno era reducir pobreza, hoy el desafío numero uno es que aquellos que dejaron de ser pobres no quieren ser pobres y tienen otras demandas y, si tienen otras demandas, es mas difícil satisfacerlas, porque es mas fácil bajar pobreza que garantizar educación de calidad para todos. Ahí entramos en otro problema y mientras, por ejemplo, si en educación es simplemente aumento de cobertura, a medida que se va consiguiendo para todos, se descubre que esa enseñanza tiene niveles de calidad muy distintos y que está directamente relacionado con el nivel educación de sus padres: si se nace en un hogar de padres profesionales, va a tener un rendimiento distinto a si sus padres saben leer o escribir, entonces igualdad de oportunidades en educación va a significar discriminar y dar más recursos donde hay más pobreza.

Quisiera concluir diciendo que las prácticas sociales de equidad en infraestructura, a medida que usted va teniendo éxito, le obliga a plantearse otras políticas para mantener esos niveles de equidad. Esto

implica el cómo usted aumenta sus ingresos para que ellos puedan hacerse cargo de esa infraestructura que estuvo disponible gracias a estos programas.

En suma, en términos de infraestructura no me cabe la menor duda que estos elementos: productiva, de integración y social es muy relevante definirlos claramente en lo que son y en lo que valen. Me parece que está claro que se puede tener un impacto directo, desde el punto de vista de la equidad, cuando se focaliza y focaliza bien.

Todos los programas de equidad que tenemos en Chile, estoy seguro que aquí es muy parecido, en el 95% de los hogares cuando cuyo jefe es mujer, son pobres, por tanto si todos los programas dicen "vivienda social para la mujer jefe de hogar, prioridad uno" y le asignan la vivienda social a la mujer jefa de hogar. Sin duda que se está focalizando bien y, en consecuencia, pasan a ser criterios.

En suma, creo que tenemos mucho que aprender en este ámbito, creo que tenemos que aprender unos de otros y de las experiencias de los distintos países, creo que algo importante es cómo, en estos programas de infraestructura y equidad, se toma en cuenta la dignidad de la persona. ¿Qué quiero decir con esto?, en Chile se planteó una discusión muy grande, había en ese momento en el país 220 mil familias indigentes, es decir, contaban con menos de un dólar al día ¿y cual fue la discusión? Esa gente era tan indigente que ni siquiera sabían cuales eran los beneficios que tenían. Hubo un debate muy interesante, se inventaron unos seminarios Presidenciales cuyas conclusión fue: si sabemos que son 225 mil familias las indigentes, donde están, sus nombres, cuánto dinero tienen que ganar, entonces mandemos cheques todos los meses y, por definición dejan de ser indigentes. Se produjo un debate entre los que decían "mandemos el cheque y eso afectará la dignidad de las personas", lo que hay que hacer con esas personas es conversar y explicarles a lo que tienen derecho por ser indigentes, trabajar con ellos para sacarlos de la indigencia. De esta forma se creó el programa "Chile Solidario", cuyo objetivo era formar 2 mil personas para otorgar apoyo familiar. Iban a las casas de las personas para decirles sus derechos y el programa tuvo bastante éxito, se redujeron los niveles de indigencia.

¿Que aprendí?, una mujer de 84 años me dijo "yo me quería morir sabiendo leer y escribir y con este programa lo logré, fíjese que ahora junto las letras y las estoy leyendo en presencia suya"; eso no estaba en mi libro. Otra mujer me dijo "aprendí que por ser pobre tenía algunos derechos, antes pensaba que ser pobre era mi problema y no me atrevía a acercarme al municipio para ver cómo salgo de esto", entonces como usted hace estos programas y en dónde, es muy relevante.

Recuerdo el viejo dicho "mejor enseñarle a pescar que regalarle un pescado", este refrán tiene que ver con la dignidad de la persona y, en último término, en la actividad pública lo que se debe aprender, es que todos somos iguales en dignidad, independiente de lo que hagamos. Cómo respetamos aquello, a veces se nos olvida después de tantos números y estadísticas. Siendo Presidente, le decía a mis colaboradores que para explicar una política de infraestructura y equidad a las personas, se debe poner al ser humano como centro de aquello y apuntar a lo que tiene que ver con los niveles de dignidad de cada una de ellas. El tema de infraestructura y equidad en, último término, tiene que ver con que estamos aprendiendo que la infraestructura, con todo lo importante que es, pone al ser humano en el centro de sus preocupaciones, porque la infraestructura es para tener una sociedad mejor en la que todos nos respetamos como seres humanos iguales en dignidad.

Muchas gracias.