

## DISCURSO MINISTRO DE OO.PP RICARDO LAGOS ESCOBAR

Discurso pronunciado el Martes 26 de Marzo 1996 en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, al cierre del ciclo de conferencias: Infraestructura y Territorio.

---

En este ciclo de tres conferencias sobre Infraestructura y Territorio, que hoy culmina, han surgido ideas y aproximaciones muy relevantes e interesantes.

En la primera conferencia, la Ministra de Bienes Nacionales, Adriana Delpiano, nos planteó cómo el Estado ocupa el territorio público. Por su parte, el brigadier general Sergio Espinosa, expuso la visión de las FF.AA., particularmente del Ejército, respecto a la ocupación del territorio y su espacio, y el concepto de las fronteras interiores. Luego, el académico Sergio Boisier señaló las implicancias que tiene el ordenamiento territorial. Y, por último, en esa oportunidad también conocimos la visión del sector privado, a través del empresario Ernesto Silva.

En la segunda conferencia, a partir de la documentada exposición del académico Armando de Ramón, -- y en cierto modo ya desde la primera conferencia, con lo que había dicho el rector de la Universidad de Chile--, nos planteamos el tema de cómo la infraestructura había sido determinante en la construcción del país. Y de cual fue la particular simbiosis que se dio entre el Estado, a través del Ministerio de OO.PP.; la academia, representada por la Universidad de Chile, en lo fundamental; y el sector privado, como elemento dinamizador de las políticas públicas. Esa visión histórica nos permitió tener una percepción de la forma en que se fue plasmando el desarrollo de Chile, a partir de lo que se hizo en el ámbito de la infraestructura.

Lo que ahora plantearemos hoy, en esta tercera y última conferencia, es cómo entendemos y visualizamos las demandas de infraestructura que tiene el país actualmente para su desarrollo en los próximos años.

Siempre tiene que haber una entidad que en alguna u otra forma visualice el desarrollo futuro, lo programe y lo proyecte. No para hacer de este un desarrollo lineal, sino para prever las demandas que trae consigo el futuro. Ya que si no prevemos hoy las demandas que el futuro trae consigo, me temo que ciertas oportunidades que hoy tenemos como país, simplemente se pierdan.

Chile tuvo en el siglo pasado una extraordinaria oportunidad, la que, aunque no es el caso entrar al por qué, culminó en un desarrollo frustrado, según muchos historiadores.

Lo expuesto en esta misma aula, por quienes me antecederon en las conferencias pasadas, me ha confirmado la opinión que la historia de las obras públicas y de la configuración del territorio han respondido fundamentalmente a dos grandes constantes:

Primero, a la visión de país y a los objetivos de desarrollo con que en cada una de las épocas se fueron abordando los desafíos. Y segundo, a la conciencia que el desarrollo de la infraestructura y el ordenamiento del territorio es un tema país, un desafío nacional que integra a muchos y diversos actores.

Antes de la Independencia las obras de infraestructura tienen fundamentalmente un carácter de construcciones para la defensa de las ciudades que comienzan a configurarse. De los intereses del español por asentarse en este suelo. Tienen muchas veces un carácter fundamentalmente militar. Es una infraestructura pensada para poder desarrollar una nueva conquista, una nueva colonización.

En el siglo pasado la obra básica de infraestructura esta signada por el ferrocarril, que es la herramienta clave para explicar cómo Chile se configura a lo largo de su territorio. También esta la incipiente infraestructura portuaria, que muestra al mar como la vía normal de comunicaciones.

La primera mitad del presente siglo se caracteriza por la construcción de infraestructura social: redes de alcantarillado, agua potable, hospitales, escuelas, universidades, que muestran en cierto modo prioridades de la gente y reflejan también el cambio socio-político del país.

Los planes urbanos y las obras viales de tiempos más recientes, intentaron un ordenamiento más racional de las ciudades en expansión y crecimiento, a la vez que se hacen cargo del desplazamiento de las personas, del fenómeno campo ciudad, que tiene lugar a partir de la década del 20 y el 30.

Si quisiéramos concluir esta rápida mirada a los elementos que determinan la infraestructura, no podemos dejar de mencionar que en los últimos 30 años ha sido el desarrollo de carreteras y caminos el elemento clave en la integración del territorio nacional, no solo en lo económico, sino también en lo político, lo social y lo cultural.

En toda esta historia, desde sus inicios hasta ahora, hay siempre presentes tres grandes actores: el Estado, la academia y los privados.

El Estado aparece con distintas expresiones, pero, en lo esencial, es la creación, primero, de la Dirección de Obras Públicas y, luego, en 1886 del Ministerio, la herramienta con la cual el Estado ha pensado y desarrollado la infraestructura.

Sin embargo, es difícil entender el desarrollo de la infraestructura en Chile en el siglo pasado y en el presente, sin el rol formador que tiene la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Chile. Ministerio de Obras Públicas y Facultad de Ingeniería, son casi elementos de pensamiento y acción, vinculados al desarrollo de infraestructura, durante prácticamente todo el siglo pasado y buena parte de este.

El Estado y la sociedad chilena se expresan a través de estos entes, pero además de la universidad y la academia está el aporte que significó la incorporación de expertos extranjeros, sin lo cual buena parte de lo realizado no hubiese sido posible. Está por escribirse aquel aspecto de la historia de la infraestructura que trate el influjo que llega de ultramar, a través normalmente de la academia.

En todo este período está la presencia del ámbito privado, que, como nos enseñara el historiador Vial, arranca con los grandes canalistas de fines del siglo pasado, cuando las obras de riego eran hechas directamente el sector privado.

El país se va estructurando a través de estos tres actores: estado, academia y privados.

Entre estos tres grandes actores prima una relación muy particular. De cierta forma, es una relación que se cimienta en la idea de que tienen que actuar de consuno para producir una política en materia de infraestructura y de ordenamiento territorial. De igual forma, comparten la percepción de que se está trabajando en función de país y que se hace con planes, plazos y objetivos que ameritan un juicio más cercano a lo histórico que a lo coyuntural. Que tiene mucho más que ver con una visión de largo plazo, que con una respuesta a los problemas de la coyuntura.

Por eso, entonces, que cuando hablamos de infraestructura y territorio, es más fácil identificar períodos muy amplios de la historia, que se relacionan más con los grandes ordenamientos y cambios de la sociedad chilena, que con la definición coyuntural de una política gubernativa. En otras palabras, lo que queremos decir, es que las modificaciones en la infraestructura, en el largo plazo, tienen que ver más con el tipo de desarrollo que se va generando en Chile, que con ordenamientos producto de una política particular, de un gobierno específico.

De ello se puede deducir que la interrelación entre infraestructura y desarrollo es un juego recíproco. Lo que hagamos hoy en infraestructura, va a definir el tipo de desarrollo del Chile del mañana. Y el tipo de desarrollo de Chile que vamos a tener mañana, va a estar determinando por las demandas que ese desarrollo requiere en infraestructura.

Si somos capaces hoy de definir y visualizar el Chile de los próximos 15, 20 o 30 años, vamos a estar en mejores condiciones de adelantarnos a las demandas de mañana y con previsión poder estar en condiciones de avanzar hacia los requerimientos de hoy.

Pero hay también otras constantes que influyen considerablemente en la política de infraestructura. En primer lugar, las características del territorio. Este Chile largo y angosto. Este Chile con un gran desnivel entre cordillera y mar. Este Chile insular, a partir de Puerto Montt al sur. Este Chile que tiene ciertas peculiaridades en cuanto a su producción agrícola, minera e industrial. Y todo ello determina cómo vamos desarrollando una infraestructura para este territorio.

Un segundo elemento muy relevante es que la infraestructura se modifica según sea la situación coyuntural que tiene Chile en el mundo. Es muy distinto Chile del siglo pasado, en un mundo cuyo centro era el Mediterráneo, Europa y las Islas Británicas, del Chile que surge después, donde el cambio del eje del mundo va desde la Europa al Atlántico Norte, como es en el período que sigue a la Segunda Guerra Mundial. Período en el cual los grandes flujos del comercio internacional se trasladan desde el centro europeo hacia al atlántico norte, dando cuenta así de la nueva interrelación entre EE.UU y la Europa, que se reconstruye en la posguerra. Lo que explica el tremendo desarrollo del comercio mundial en los últimos 30 años.

Y todo ello es distinto a lo que podemos apreciar ahora, cuando percibimos que la situación se modifica hacia un mundo donde el elemento dinamizador del comercio mundial en los próximos decenios va a estar más en la cuenca del Pacífico que en el Atlántico, y donde por primera vez en nuestra historia, Chile va a estar en primera fila, en el balcón frente al lugar donde se produce el gran cambio en la escena del comercio mundial y no, como antes, en la trastienda alejada de un país. Por ello es que decimos que hay un cambio en la localización de Chile en los mapas del mundo, que genera una modificación desde el punto de vista de cómo es nuestra infraestructura.

El tercer elemento que se genera del punto de vista histórico, es que hemos sido capaces de desarrollar una cierta institucionalidad pertinente. Fuimos capaces, de una manera muy modesta, en ese proceso que Encina llama: de la construcción de este estado invertebrado, de ir generando una institucionalidad dentro del aparato público a través del Ministerio, que tiene más de 100 años.

Una institucionalidad de generación de conocimientos, a través de lo que se hace primero en esta universidad; después la Universidad Católica, la de Concepción y las demás universidades, y una institucionalidad del sector privado, que tiene un rol presente y que en cierto modo se va a adaptando a las nuevas condiciones.



Una institucionalidad al comienzo muy compleja, en donde hacer la concesión de un alto horno en Corral en 1905 es producto de una larguísima disquisición en el Congreso Nacional, con todo tipo de debates al interior del Parlamento, para terminar nombrando una comisión que resuelva el problema. Distinta a la institucionalidad actual, donde de una u otra forma somos capaces de tener un mayor grado de flexibilidad en buena parte de las tareas que tenemos que acometer.

Pero toda esta mirada histórica no estaría completa si no incorporamos una visión crítica de las carencias, ya que esa misma historia nos muestra que hubo cosas que se pudieron haber hecho mejor y que hoy constituyen parte de los problemas que tenemos que resolver. Por ejemplo, debemos reconocer que en el pasado no tuvimos una visión suficiente, ni previsión, ni preocupación adecuada en el tema urbanístico. El que nos ha dejado como resultado una ciudad difícil de vivir.

De igual forma, no tuvimos una previsión adecuada, o si la tuvimos no contamos con los medios, para conservar lo construido. No basta con inaugurar la obra, si no somos capaces de destinar los recursos para mantenerla en el tiempo. En consecuencia, tan importante como la inversión neta, es la reinversión para mantenerla. Esta carencia ha hecho que muchas veces tengamos que volver a construir lo que se destruyó por la falta de previsión.

En tercer lugar, no consideramos en su momento los impactos medio ambientales, con los costos que hoy todos conocemos y que significa un desafío muy importante a futuro.

Y en cuarto lugar, y valga esto a lo mejor como una crítica hacia lo que hacemos en el Ministerio, hemos heredado un sistema de decisiones altamente centralizado, con poca participación y con poca preocupación por integrar a la gente. En cierto modo la infraestructura es un tema, con perdón de los presentes, de gente que sabe, de ingenieros, arquitectos, constructores y no de profanos. Creo que hemos aprendido también que en cierto modo la infraestructura ha ido surgiendo como resultado de mutaciones en la sociedad chilena y esas mutaciones tienen que ver también con cambios de tipo social.

Todo lo que ocurre, por ejemplo, en la infraestructura de comienzos de siglo, en alcantarillado, hospitales, escuelas, agua potable, etc., tiene que ver, en buena medida, con la nueva realidad social de un Chile que incorpora a determinados sectores en el andamiaje social.

Cerramos esta mirada histórica, conscientes que los aciertos han sido mayores que las carencias.

Respecto a la situación actual de la infraestructura quiero plantear dos aseveraciones y una conclusión:

Primera aseveración: tenemos una infraestructura en un estado regular de desarrollo, con un nivel satisfactorio en algunas áreas y tremendos déficit en otras, donde las carencias se hacen cada vez mayores y donde estos déficit van a ser obstáculos fundamentales para el desarrollo futuro.

Segunda aseveración: tenemos un conjunto de ideas y políticas sobre ordenamiento territorial, pero aún no contamos con un cuerpo ordenador, que constituya una política consensuada, que norme articule y oriente a los distintos actores. En el pasado hubo un eje ordenador, cuando, tal como se recordó en la conferencias pasadas, se dijo: "va a ver un ferrocarril". Y Manuel Montt, a finales de su decenio, puso la primera piedra del ferrocarril del sur. Y esto no fue fácil porque tuvimos en la década del 1860 una guerra con España, a finales del 70 la guerra contra Perú y Bolivia, el 90 la guerra civil de Balmaceda, con 10 mil muertos. Se cambió el sistema presidencial al sistema parlamentario. Todo ello sucedió, pero igual en 1915 el ferrocarril llegó a Puerto Montt.

Es decir, durante 55 años Chile tuvo una definición básica de infraestructura, definición que en lo sustantivo jamás se vio alterada y que resistió todas las adversidades que he mencionado, las que son tremendamente conflictivas en cualquier sociedad. Estas adversidades lo único que significaron fue que los kilómetros de ferrocarril hacia el sur, avanzaron con mayor rapidez o con mayor lentitud. Pero había una política, definida, clara. En cierto modo lo que estoy diciendo, es que ahora debemos ser capaces de ordenar un conjunto de ideas y políticas de ordenamiento territorial.

La conclusión que quisiera señalar es que si contrastamos nuestras carencias, con el ritmo probable de desarrollo del país en los próximos 15 años, tenemos un desafío de enorme magnitud. Si el crecimiento de infraestructura es más lento que el desarrollo de Chile, la infraestructura será un obstáculo que impedirá el desarrollo. Si la infraestructura es más rápida o avanza a la par que el desarrollo de Chile, estaremos en condiciones de jugar el rol que la infraestructura tiene que jugar: facilitar e impulsar el desarrollo nacional en todos los ámbitos.

En este punto creo que tenemos que hacer una cierta definición de cómo tomamos medidas para garantizar, primero, un proyecto de desarrollo y, luego, una modalidad financiera, sustentable en el tiempo, que nos permita construir una mirada real de lo que queremos construir hacia adelante.

Si hoy día miramos el estado de la infraestructura, con qué nos encontramos.

Primero, en infraestructura de servicios. En electricidad y gas hay una adecuada provisión. En telecomunicaciones hay una muy adecuada provisión. A nivel sanitario hay una red adecuada de agua potable urbana y un déficit en el ámbito rural. En alcantarillado tenemos un déficit y en el tratamiento de aguas servidas tenemos un déficit enorme, que es tal vez el gran talón de Aquiles del punto de vista sanitario.

Sin embargo es en la infraestructura de transporte, puertos y aeropuerto donde están los mayores déficit del presente, que se pueden agravar en el corto plazo. La vialidad urbana e inter-urbana son francamente deficitarias. No obstante haber duplicado las inversiones públicas en aeropuertos, puertos y vialidad, en los últimos seis años. Esa es la realidad.

Ahora, esta situación hay que colocarla en el contexto de Chile en los próximos 15 años. Chile tiene la oportunidad de arribar a su bicentenario como un país desarrollado. Ello implica: que hacia el 2010 tengamos un mayor crecimiento económico, que conlleve triplicar el PIB; que logremos una mejor inserción internacional, especialmente hacia y desde el Asia pacífico; que alcancemos un mejor nivel educacional; que hagamos la indispensable modernización del Estado; que pasemos de las ventajas comparativas de nuestro recursos naturales a una economía de prestación de servicios; que alcancemos el objetivo de convertirnos en la puerta de entrada física, financiera y comercial del resto del mundo hacia América latina o el cono sur de América latina.

Ser una economía de servicios en este ámbito, que implique incorporar un tremendo valor agregado, significa fundamentalmente más y mejor educación, así como mejores líneas de comunicación.

En términos de educación, lo que estamos sosteniendo es que Chile debe acercarse a tener una escolaridad mínima de 10 años y en lo posible de 12 años. Hoy tenemos 9 punto y algo.

En otras palabras, los éxitos del Chile del presente, requieren tener una visión del Chile del futuro, para que esos éxitos se mantengan en el tiempo. De ahí la importancia de mirar cuáles son los requerimientos futuros de infraestructura para ese proyecto país.

¿Qué es lo que necesitamos hacer hoy para poder acercarnos a esa visión a la que queremos llegar?. Esto significa que debemos tener claro las mayores demandas de infraestructura, a partir de un crecimiento económico que va a traer aparejado un incremento de la producción y del consumo.

El aumento de la producción por mayor consumo, generará demandas de transporte interurbano para camiones, ferrocarriles y puertos. La mayor integración al mundo, especialmente nuestras aspiraciones de poder potenciarnos en este sentido, generará una demanda de nuevo tipo en materia de puertos y corredores bioceánicos.

Frente a esta realidad ¿cuáles son las visiones y compromisos que el Ministerio puede asumir?

En primer lugar, como dijimos anteriormente, la loca geografía deja de ser un obstáculo y se transforma en una gran oportunidad. La geografía o localización de un país es parte de la riqueza del mismo. 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, de ser un país alejado de los centros del comercio mundial, y como resultado de una mutación de los centros del comercio mundial hacia el pacífico, nos estamos acercando a la posibilidad de tener una tremenda oportunidad. La loca geografía diseminada de Benjamín Subercaseaux y también alejada de los centros, pasa a ser ahora una acertada geografía en cuanto a localización como país.

Es cierto que 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. Porque si estamos en condiciones de posicionarnos en ese rol, no me cabe la menor duda que tenemos una oportunidad excepcional para beneficiarnos de esta nueva situación, la que nunca tuvimos antes como país.

Por cierto, esa aspiración nuestra es también aspiración de otros países amigos y vecinos y, en consecuencia, dependerá de la capacidad y decisión que tengamos ahora, el que esa aspiración sea realidad.

Lo importante es definirlo como un objetivo central. Porque ser una gran puerta de entrada significa puertos y aeropuertos, implica mejorar nuestra red actual. Porque 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, y actualmente ninguno de nuestros puertos llega a esa magnitud, salvo algunas pequeñas excepciones de bahías, que tienen todavía que desarrollarse como puerto.

En otras palabras, creemos que tenemos un primer gran desafío. ¿Somos o no capaces, en los próximos años, de generar a partir de esta ubicación geográfica, ese proceso de desarrollo?.

Este proceso implica un tema que ahora esta muy de actualidad, y que dice relación con la capacidad de Chile de generar, o 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 tanto ha agobiado y que ha sido materia de tanto debate de historiadores, académicos y hombres de Estado. Se dice que los países del Atlántico quieren salir al Pacífico y que los países del Pacífico tienen 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 región desarrollada si no somos una región integrada físicamente, y la integración física significa caminos, comunicaciones, corredores adecuados, que van de uno a otro punto del océano Atlántico al océano Pacífico.

En el caso nuestro, la existencia de estos corredores es elemento esencial, si queremos aprovecharnos de la oportunidad a que me he referido anteriormente. Y en ese sentido, creo en la necesidad de entender que 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 esencial en la definición de una estrategia clara hacia adelante.

En otras palabras, 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.

El segundo elemento que nos parece importante, tienen que ver con la vinculación norte-sur. Los ciudadanos de esta angosta faja constatamos que ella ha crecido y que ya no se sostiene ni se puede recorrer solo en y por un solo camino central. La cordillera y el mar también existen.

Así como el ferrocarril fue el primer elemento de vinculación de infraestructura y 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. Sin embargo, creemos que es indispensable entender que Chile debe ampliarse, desarrollarse y crecer, a través de una ruta a lo largo del mar, que sea costera y de un eje precordillerano o pieandino, que tienen claros propósitos de integración para el desarrollo.

Los habitantes de la cordillera y la costa, sus actividades y su cultura, requieren más integración y más oportunidades. No es casualidad que el grueso de nuestra pobreza este concentrada en los sectores costeros.



Estos dos proyectos modificarán sustantivamente el ordenamiento territorial: las fronteras interiores disminuirán y la descentralización contará con nuevas posibilidades para hacerse realidad.

Lo que estamos señalando, es que las ciudades de Chile estarán todas integradas entre si. Y no como hoy, donde un número importante de ciudades son "ciudades terminales" de un ramal que nace del centro.

Creo que Chile está en condiciones de plantearse el desafío de contar con tres ejes paralelos de norte a sur. Porque de esa manera se produce un ordenamiento territorial de todas las ciudades entre si, 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. Y el desarrollo que esto genere en el eje costero tiene características muy distintas del Chile que hoy concebimos.

Debemos tener una ruta costera, con distintos niveles de standard. De aquí a 15 años es posible tener esa ruta costera de norte a sur hasta Puerto Montt. En algunos casos será una modesta ruta de penetración, pero ese 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 la I y II región, no es más que redescubrimiento del viejo camino del Inca, que se puede hacer por la I y II Región. Y que en el extremo sur, en la IX y X Región, es la ruta Interlagos, o que en la VII Región está configurado por una ruta productiva, que parte desde Molina termina en Linares.

En otras palabras, uno puede pensar en que así como podemos configurar un eje costero, podemos configurar también, en el mediano y largo plazo, un eje precordillerano, que daría un proceso de integración distinto al país.

Si eso estamos en condiciones de definirlo adecuadamente, entonces querrá decir que estaremos en condiciones de poder tener una forma distinta de integrar Chile de Arica a Puerto Montt. Hacia el sur queda todavía un gran esfuerzo, cual es unir por tierra la última parte del territorio nacional, entre Yungay y Puerto Natales. Es un desafío tremendamente difícil de realizar, que implica el Campo de Hielos, con las dificultades que conlleva, y un conjunto de fiordos que hay que pasar en barco. Sin embargo, creemos que lo ya avanzado nos permite plantear ese desafío hacia los próximos años.

Lo anterior es desde el punto de vista vial. Ahora, creo que esta angosta faja se enriquecería mucho si realizamos un conjunto significativo de obras de riego, que garanticen que el agua no solo sea aquella que proviene de la naturaleza, la que cada vez es más escasa. Los cambios naturales van a continuar. Cualquiera que compare las cifras de las aguas lluvias caída en la IV y V región y en la Región Metropolitana entre inicios y fines del presente siglo, no puede menos que constatar que esos cambios son algo más que coyunturales y están indicando mutaciones en las características climatológicas y pluviométricas de Chile, que nos obligan a tomar hoy las medidas para prevenir las sequías más permanentes de mañana.

Y si en los últimos 10 años hemos aumentado la superficie regada de Chile en un 15%, no hay ninguna razón para no mantener un programa de inversiones lo suficientemente ambicioso para construir obras de regadío que nos permitan mantener los cultivos que en el futuro serán mas escasos, como resultado de los cambios que se avecinan.

Este es un tema de tremenda importancia, respecto al cual yo se que hay un debate académico muy profundo. Algunos se preguntan si este es un tema de los privados o del sector público, se interrogan respecto de a quién beneficia la obra de riego. Yo creo que ese 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, en tanto ellos se benefician con esa obra. Si perseveramos en esa política, no hay ninguna razón para no mantener e incluso acrecentar los niveles de inversión en el ámbito de riego.

Yo creo que 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 excúsenme 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 ver una mejora substancial 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 se dedica al ganado caprino, y que no obtiene el permiso de Sanidad para vender su queso. Esto sucede en el Norte Chico.

Esos dos Chiles no se pueden mantener. Por eso que creo tan importante mantener un programa de riego como el señalado.

Y, finalmente, creo que también es indispensable buscar las modalidades para la recuperación del ferrocarril, al menos en su eje central. Como un elemento fundamental para poder seguir avanzando de una manera adecuada.

Conjuntamente con lo anterior quisiera señalar que es indispensable hacer también hoy las definiciones urbanas que requieren los centros metropolitanos fundamentales del país. Lo que estamos viviendo hoy, en buena medida, es el resultado de una falta de previsión del pasado. O si se quiere, las pocas soluciones que tenemos hoy, son consecuencias de previsiones que se tomaron en la década del 60.

Porque el 60 se pensó que era importante tener terreno para un anillo en torno a Santiago, como Américo Vespucio. 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.

Santiago prácticamente no creció en población, entre 1982 y 1992. Tenemos prácticamente la misma población. Lo que cambio 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 tríplique 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 resuelva 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. Esta 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-Til-Til, 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 a estos ejes articuladores, hacia el norte, hacia el poniente y hacia el sur, construyendo una modalidad de transporte público distinto del que hoy tenemos, de mejor calidad. Esta es la única posibilidad de alcanzar un nivel de descongestión importante.

Este elemento urbano pasa a ser esencial desde el punto de vista de la calidad de vida de la gente, y por ello son tan relevantes aquellas obras que resuelven los problemas de los sectores de menores ingresos: agua potable.....

(cambio de lado del cassette, dejó fuera un pedazo)

Igualmente determinante y decisivo para las definiciones que tenemos que hacer, es el tema medioambiental, ya que cada uno de estos proyectos será evaluados 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.

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; aún debemos mejorar nuestra capacidad de prever.

Pero, 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, en este sentido, que es indispensable adquirir un compromiso serio en cuanto a que el financiamiento en la inversión pública debe ser dos o tres puntos porcentuales superiores 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 para este período, creo que debiera mantenerse en los próximos 15 o 20 años, a partir del déficit. Esto es, el financiamiento de la inversión pública será equivalente al crecimiento del producto geográfico, mas o dos o tres puntos dependiendo del crecimiento del producto.

Estos años hemos crecido a una tasa superior al 10% real. Alguien podrá decir es demasiado, propongamos una cifra más modesta pero efectiva. Que más que un debate permanente año a año, sea un compromiso de sentido de país, de entender que así podemos hacer los financiamientos indispensables para avanzar.

De igual forma, aceptemos que aquellas obras de infraestructura, que atendido el nivel de demanda por parte de los usuarios y el carácter productivo de las mismas, permite que estos paguen por su uso, sean el criterio para determinar lo que se concesiona a los privados o no.

En otras palabras, toda carretera que en función de sus tráfico sea susceptible de concesionarse, que lo sea. Nuestras estimaciones actuales dicen que de los 89 mil kilómetros de caminos que tiene Chile, cualquiera que sean sus estándares, no mas de 4 a 5 mil se podrán concesionar. Quedan 75 mil kilómetros de responsabilidad del ámbito publico, sin considerar ninguno de los caminos por hacerse, que hemos mencionado en este desafío y presentación.



En otras palabras, lo que estamos planteando es que nos parece que si liberamos recursos, estamos también introduciendo una política de mayor equidad social. Porque aquella inversión que implique mejorar programas de agua potable rural o caminos rurales, o aquella inversión para abordar el tema de las aguas lluvias, 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 Publicas que lo financie, nadie lo financiará. Por ello, creo que debemos tener claridad en una política común de cómo entendemos el financiamiento de la infraestructura.

Creo que se ha avanzado mucho al respecto. Y creo que 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.

Luego de abordar este elemento prosaico como son las finanzas, quisiera dar una mirada a la historia para decir 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.

Lo que quiero decir es que debiéramos ser capaces de generar a través de la obra pública, de la infraestructura en general, un sentido estético de hacer las cosas, 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 desafío adicional. En el pasado hicimos un conjunto muy grande de obras públicas, a través de la arquitectura pública, la que dejó un sello den la ciudad. En los próximos años, y ya se esta 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 de 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 a 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?.

Finalmente, quisiera decir, que en este recorrido de lo que pensamos debieran ser los desafíos, hemos aprendido que los únicos programas permanentes no fueron aquellos que resultaron sancionados por una ley en el parlamento. Los únicos programas permanentes fueron aquellos que surgieron de un consenso entre el Estado, los privados y la academia, lo que, en cierto modo, nos enseñaron en este ciclo de conferencias.

Aquí hubo una presentación del Cuerpo Militar del Trabajo, que nos planteó una visión de cómo se entiende determinada incorporación al territorio de sectores aislados, de cómo somos capaces de hacer participar a la gente en el desarrollo y el resultado de las obras. En otras palabras, cómo somos capaces de definir que la política de infraestructura, para los próximos decenios, es una política que trasciende a un gobierno en particular y que obliga a un alto grado de consenso entre todos.

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 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 ese fue, y no otro, el sentido de este ciclo de conferencias.

Muchas gracias.