

*Archivo*

DISCURSO MINISTRO R. LAGOS  
(Infraestructura y Territorio. 26 Marzo 1996)

INDICE

- I.- LECCIONES DE LA HISTORIA
- II.- SITUACION INFRAESTRUCTURA Y TERRITORIO
- III.- DESAFIOS EN PROXIMOS 15 AÑOS
- IV.- EL COMPROMISO DEL MOP

## I.- INTRODUCCION

El sentido de este seminario

## II.- LECCIONES DE LA HISTORIA

**La historia de las obras públicas y de la configuración del territorio han respondido fundamentalmente a dos grandes constantes**

1.- a la **visión de país y objetivos de desarrollo** con que se abordaron los desafíos de cada época, así como...

2.- 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 y diversos actores.**

### 1.- VISION DE PAÍS Y DESAFÍOS DE ÉPOCA

Con respecto a los desafíos de cada época, la historia nos muestra muchos ejemplos.

-antes independencia patria, las grandes obras fueron construcciones militares para defender intereses de la corona.

- en la segunda mitad del siglo pasado, el ferrocarril fue la herramienta clave del desarrollo económico.

- en la primera mitad de este siglo, la construcción de infraestructura social (redes de alcantarillado, de agua potable, de hospitales, escuelas y universidades) mostraron las prioridades de la gente, y reflejaron también el cambio sociopolítico 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 hicieron cargo del desplazamiento de las personas.

- el desarrollo de las carreteras y caminos durante los últimos años son piezas claves en la integración del territorio nacional, no solo en lo económico, sino también en lo político, social y cultural.

## 2.- TEMA PAÍS

Hay tres grandes actores siempre presentes en tema infraestructura y territorio: el Estado, la academia y los privados, los que han jugado diversos roles según la época que les tocó vivir y se han relacionado de cierta manera muy peculiar.

### a) - Diversos roles:

- distinto es el papel del Estado en el período inicial de las obras publicas, cuando concentraba todos los roles al papel que le cupo a inicios de siglo, y cuan distinto al que juega ahora: las concesiones.

- diverso al actual, es el papel pionero que le cupo a esta Universidad, durante la segunda mitad del siglo pasado e inicios del presente, en la formación de los profesionales y en la incorporación de expertos extranjeros, sin los cuales buena parte de lo realizado no hubiese sido posible.

- Permanente la presencia del sector privado, desde los grandes canalistas de fines de siglo pasado, hasta los que hoy participan en las concesiones.

### b).- Relación peculiar entre actores

- La relación entre actores se ha cimentado en la conciencia que el carro de la infraestructura y del ordenamiento territorial solo se mueve tirado por muchas manos.

- Percepción de que se estaba trabajando para el país, y que se hacia con plazos y objetivos que ameritaban un juicio más cercano a lo "histórico" que a lo coyuntural.

- Por ello, cuando hablamos de infraestructura y de territorio identifiquemos períodos muy amplios de nuestra historia, que más tienen que ver con grandes ordenamientos y cambios, que con tal o cual gobierno específico.

### 3.- OTRAS CONSTANTES

A estas dos grandes constantes que he mencionado, debemos agregar otras que, sin duda, han sido muy relevantes, como:

- la consideración de las **características del territorio**
- la **situación coyuntural de Chile** en el mundo y
- el desarrollo de una **institucionalidad pertinente**.

### 4.- VISIÓN CRÍTICA

Esta misma historia nos muestra muchas **cosas que pudieron haberse hecho mejor**, y que hoy constituyen parte de los problemas que queremos resolver.

- **no tuvimos una suficiente previsión y preocupación en el tema urbanístico**, lo que nos ha dejado como resultado una ciudad difícil de vivir.
- **no consideramos suficientemente los impacto medioambientales**, con los costos que todos conocemos.
- **heredamos un sistema de decisiones poco participativo**, muy centrado en actores y con poca preocupación por integrar a la gente.
- **Poca previsión para conservar lo construido**.

## II).- SITUACION INFRAESTRUCTURA Y TERRITORIO

### 1.- DIAGNÓSTICO DESAFIANTE

Al resumir el **estado actual de la Infraestructura y el Territorio**, me atrevería a hacer **dos aseveraciones y sacar una conclusión**:

- **Primero, actualmente contamos con una infraestructura regular**, con un buen desarrollo en ciertas áreas y graves deficits en otras, donde las carencias se hacen cada vez mayores.

- Segundo, tenemos una serie de ideas y de políticas sobre ordenamiento territorial, pero aún no contamos con un cuerpo ordenador que constituya una política consensualda que nos articule y oriente.

- Conclusión: si contrastamos nuestras carencias con el ritmo probable de desarrollo del país en los próximos 15 años, el desafío es enorme.

Si el crecimiento de la infraestructura es más lento que el desarrollo del país, ésta se transformará en un grave obstáculo. En cambio, si es más rápido o va a la par, jugara el rol que le corresponde: facilitar e impulsar el desarrollo nacional, en todos los ámbitos.

## 2.- MIRADA AL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA

Si hacemos una breve síntesis, el panorama 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 comienzan a mostrar déficits, que se pueden agravar en el corto plazo, en tanto que la vialidad urbana e interurbana son francamente deficitarias, no obstante haber duplicado la inversión pública en éstas áreas en los últimos seis años.

## 3.- SITUACIÓN ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Si bien hemos avanzado en comprender y debatir diversas ideas y políticas, es claro que aún no hemos dado con una visión integral. Tenemos muchas miradas, no necesariamente contradictorias,

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.

### III.- DESAFIOS EN PROXIMOS 15 AÑOS

Si consideramos el previsible desarrollo nacional en los próximos 15 años, esta situación adquiere otra connotación.

**\* El 2010 Chile puede ser un país desarrollado:**

- **Mayor Crecimiento económico.** Triplicar el PGB de aquí al 2010.

- **Mejor inserción internacional,** especialmente hacia y desde el Asia Pacifico

- **Mayor nivel educacional.**

- **Modernización del Estado**

- **Chile pequeño y eficiente, se desarrollará** desde las ventajas comparativas de sus recursos naturales, hacia una economía de prestación de servicios si logramos ser la puerta de entrada física financiera y comercial del resto del mundo hacia el cono sur de América. Para esto requerimos más educación, no obstante los niveles actuales y más y mejores líneas de comunicación. Educación e infraestructura son la base del proyecto país que a todos nos convoca.

Los éxitos del presente requieren una visión de país futura para que se mantengan en el tiempo. De ahí la importancia de mirar los requerimientos futuros de infraestructura para ese proyecto país.

**\* Ello implicará nuevas y mayores demandas de Infraestructura**

- **El crecimiento económico** traerá aparejado crecimiento de la producción y del consumo, **creando mayor demanda de transporte, especialmente de autos.**

- **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 ser la puerta hacia y desde el sudeste asiático para América del Sur, **generará demandas de un nuevo tipo de puerto y corredores bioceánicos.**

## VI.- EL COMPROMISO DEL MOP

### 1.- GRAN PUERTA-PUERTO DEL PACIFICO

- Por primera vez la "loca geografía" deja de ser un obstáculo y se trasforma en una gran oportunidad.
- No basta con la ubicación. Se requiere iniciativa y rapidez para ganar la batalla de posicionar el Gran Puerto del Pacifico. Un Gran Puerto distribuidor. Puerto de gran calado
- Aeropuertos con mayor capacidad y mejor eficiencia en carga.
- Corredores bioceanicos: vías adecuadas a este propósito. Chile puerta de entrada a la región.

### 2.- LA ANGOSTA FAJA, ENGORDA. (INTEGRACION Y NUEVAS OPORTUNIDADES)

- Los ciudadanos de la "angosta faja" han crecido, y ésta ya no se sostiene ni se puede recorrer solo en y por un gran camino central. - La cordillera y el mar también existen.
- Ampliación ruta 5, ruta costera y proyecto cordillerano tienen propósitos de integración para el desarrollo.
- Los habitantes de la cordillera y la costa, sus actividades y cultura, requieren más integración y más oportunidades.
- El ordenamiento territorial se modificará sustantivamente con estos proyectos, las fronteras interiores disminuirán y las descentralización contará con nuevas posibilidades para hacerse realidad. Las ciudades estarán todas integradas entre sí y no como hoy donde las ubicadas en la costa y pre-cordillerano son sólo terminales de un ramal que nace del centro. Debemos tener una ruta costera terminada, si bien con diferentes estandares, y un pre-cordillerano enunciado y estructurado en el sur (ruta interlagos)

- Un gran esfuerzo por unir por tierra la última parte del territorio nacional entre Yungay y Puerto Natales. Desafío difícil por Campos de Hielo.
- La angosta faja se enriquece con obras de riego que garanticen el agua que no nos da la naturaleza. Los cambios naturales continuarán; tomemos medidas desde hoy.
- Recuperando el ferrocarril, al menos en su eje central.

### **3.- INFRAESTRUCTURA: PALANCA PARA SUPERAR LA POBREZA**

- La infraestructura debe lograr un desarrollo homogéneo del país, atendiendo todas las necesidades y no solo donde estas puedan financiarse. Solo así se evitará bolsones de pobreza.
- Por ello, son tan relevantes aquellas obras que resuelven problemas de los sectores pobres, como: el agua potable rural, la construcción de caletas pesqueras, los colectores de aguas lluvias., etc. Más y mejor infraestructura para mejorar la calidad de vida.

### **4.- HACER LAS COSAS BIEN, BELLAS Y ENTRE TODOS. (UNA NUEVA FORMA DE HACER LAS COSAS)**

- Hacer las cosas bien:
  - eficiencia y transparencia, alto nivel técnico, capacidad de prever, espíritu de servicio.
- Hacer las cosas bellas:
  - con identidad de país y sentido estético, con respeto al entorno y agregando atractivo (ej: en el pasado, Estación Mapocho y Estación Central)
- Hacer las cosas entre todos:
  - Construyendo consensos entre Estado, privados y academia (ej. el ciclo de conferencias);
  - incorporando aún más activamente al sector privado (ej: concesiones);
  - afiatando la relación con otras instituciones del Estado (Ej: Cuerpo Militar del Trabajo);



- haciendo participar a la gente en el desarrollo y resultado de las obras (ej: Corporación Vial Cunco-Mellipeuco, o vendedoras de Curacavi)