

Intervención de Presidente de la República en Presentación Proyectos Bicentenario
PALABRAS DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, RICARDO LAGOS,
EN PRESENTACIÓN DE PROYECTOS URBANOS SELECCIONADOS PARA EL
BICENTENARIO

SANTIAGO, 27 de noviembre de 2000

Quiero, en primer, lugar agradecer a los ministros su iniciativa y que esto se hiciera para motivar un debate sobre estos temas.

Cuando planteamos el desafío de cómo podemos pensar ciudad hacia el 2010, lo que estábamos planteando era recoger lo que fue la experiencia de hace 100 años, cuando en un momento dado el país se planteó cómo queríamos que fueran nuestras ciudades 100 años atrás. En aquellos tiempos básicamente era, intervención de ciertos grandes edificios públicos y algunos modestos ejes ordenadores. Cien años después, por cierto, los desafíos son muy distintos, son de mayor envergadura.

Y esa es la razón por la cual lo que hoy día se ha presentado es, yo diría, un conjunto de proyectos urbanos para debate, para conversación, para que la Comisión del Bicentenario los reciba como insumos, y a partir de eso nos fije un plazo prudente de participación ciudadana, introduzcamos modificaciones, introduzcamos nuevos proyectos, o eliminemos algunos, y a partir de eso tener la posibilidad de decir "esto es lo que vamos a abordar de aquí a los próximos 10 años".

Y, en consecuencia, creo muy importante señalar que lo que hoy día se ha presentado es, por así decir, el estado de situación de lo que tenemos, pero no es el proyecto definitivo. Por el contrario, a partir de lo que se ha presentado es una invitación de otras proposiciones que podemos hacer desde los municipios, desde los gobiernos regionales, desde los ministerios sectoriales, desde la ciudadanía en general. Y, por lo tanto, esto es, como muy bien dijo el ministro Orrego, un insumo que queremos entregar al grupo de trabajo de la Comisión del Bicentenario.

Y, por lo tanto, a partir de esto, y de esta presentación, que ella sirva como acicate a las distintas autoridades para poder plantear otro tipo de proposiciones, enriquecerlas y ampliarlas.

Lo segundo -y aquí me acompañan, verdad, los alcaldes de estas ciudades, de Antofagasta, de Santiago, de Valparaíso, de Concepción-, lo segundo es invitar tanto a los gobiernos regionales como comunales de otras ciudades a plantearse un desafío similar. Hemos tomado estas cuatro ciudades como ciudades emblemáticas. Obviamente que tenemos mucho más. En cualquier ciudad de Chile hay 2, 3, 4 proyectos, que son proyectos que, como aquí se dice, corresponden a ciertos ejes ordenadores, a ciertas características emblemáticas de la ciudad, que es lo que en este momento se quiere plasmar con fuerza ante el país.

Entonces, lo que quisiera hacer, a partir de esto, es invitar a las otras ciudades también a que tengan una participación activa en esta tarea. Lo que hemos hecho es tan sólo una proposición, una imagen de lo que queremos desarrollar y que es viable desarrollar, que es viable del punto de vista de su financiamiento, del punto de vista de nuestras capacidades y del punto de vista, por qué no decirlo también, de la creatividad de

nuestros propios urbanistas, arquitectos, aquellos que son los que en definitiva van a dar realismo a esto que estamos planteando para los próximos 10 años.

La tercera observación que quiero hacer es que aquí hemos tenido sólo la intervención urbana, aquí no están los planes de transporte. Por cierto que los planes de transporte están imbricados con lo que aquí hemos visto, pero en estos volúmenes de inversión no está la inversión de transporte. Es cierto, cuando decimos "el eje Quinta Normal", el eje Quinta Normal tiene una tremenda intervención al establecerse una estación de transferencia en donde el Metro que termina en Quinta Normal y un sistema nodal distinto respecto del tipo de formas de insertarse en esa estación, y el cambio que salga desde allí al Metro o al Metrotren, como se decía, con dirección al sector norte de la Región Metropolitana como es Til Til. Y, por lo tanto, lo que son las magnitudes involucradas, por ejemplo, los 400 millones de dólares que implica extender el Metro a los tres puntos a los cuales ahora se va a extender, o mañana el Metro Ligero que significa desde estos puntos hacia -está planteado hipotéticamente, plantearlo hacia la zona norte, hacia el poniente, léase Maipú, y hacia el sur-, bueno, eso no está en estas magnitudes. En otras palabras, de igual manera, cuando ustedes ven ahí lo que está en el tema de Concepción, no está planteado los esfuerzos que se harán en el Metro ligero o el Tren suburbano entre Chihuahayante-Concepción-Talcahuano, o lo que tendremos en el otro sentido, Tomé-Penco hacia Coronel-Lota.

En otras palabras, aquí lo que estamos hablando es de intervenciones urbanas que obviamente se potencian y se refuerzan con lo que es el tremendo esfuerzo que hay que hacer del punto de vista de la inversión en materia de transporte.

Lo mismo con Valparaíso, en donde aparece mencionado al pasar el tema de la cuarta etapa y la necesidad de hundir el ferrocarril actual, pero que es un elemento que tiene, obviamente, un tremendo contenido del punto de vista del transporte, pero tan importante como el transporte es lo que implica del punto de vista urbano. O sea, qué es lo que significa para Viña hundir el tren y que, en consecuencia, tiene características de una proyección urbana tremendamente fuerte respecto de lo que en este instante tenemos.

En suma, las autopistas, los ferrocarriles, los aeropuertos, los museos, lo que se está planteando acá respecto de ciertas ciudades o subcentros que están planteados acá, en el caso del borde costero tanto respecto de Antofagasta como respecto de Valparaíso, o el borde a orillas del río en Concepción, que implican, digamos, una forma de entender la relación de la ciudad con el mar o con el río, según el caso, absolutamente distinta. Y, por lo tanto, plantea un desafío del punto de vista del embellecimiento de nuestras ciudades y de la calidad de vida, de características muy distintas de las que hoy tenemos, y en donde como muy bien se resaltó aquí, el eje ordenador en la integración de los espacios públicos, en tanto no queremos tener ciudades segregadas: de aquí para arriba vive este tipo de gente, de aquí para abajo vive este otro tipo de gente. La capacidad de integración creo que es fundamental.

Y el tercer elemento que quisiera resaltar, junto a la invitación que he hecho a las demás ciudades de entender esto como una propuesta de debate que agilice, yo diría, un gran encuentro de discusión sobre el tipo de urbanismo que queremos en nuestras ciudades, y esto hagámoslo ahora, porque, claro, tenemos algún tipo de recursos en el presupuesto del 2001, pero es a partir del presupuesto del 2002 -acá no estaban las cifras de

inversión-, pero a partir del presupuesto del 2002 es donde vamos a tener el grueso del proceso de inversión si queremos tener estas obras concluidas hacia el 2010, y muchas de ellas antes del 2010.

Y eso nos lleva, entonces, al tercer elemento, y es que en este proyecto el esfuerzo del Estado exclusivamente es insuficiente para poder desarrollar, y esa es la razón por la cual se requieren aportes del ámbito privado y de la ciudadanía en general. En otras palabras, la clave de cada uno de estos proyectos es que son proyectos que pueden también movilizar una cantidad de recursos del ámbito privado muy importante, a partir del establecimiento de condiciones que permiten tener una adecuada rentabilidad respecto a la inversión que hagan los privados en muchas de estas obras y las posibilidades de recuperar esa inversión.

Esto que está planteado, y con tanta fuerza, implica en la práctica una inversión cercana a los 1.000 millones de dólares: 750 millones de inversión pública, 250 de inversión privada, sin considerar las inversiones del punto de vista del transporte. Y eso significa también la necesidad de poder plantearnos otro tipo de desafíos, que tienen que ver con la forma en que Chile se inserta al mundo, y ahí está el tema del túnel de baja altura hacia Argentina, o la forma en que Chile puede tener un esfuerzo para expandir el tren hacia el sur o la forma que podemos plantear el tema del puente sobre el Canal de Chacao, y ver de qué manera transita la magia de Chiloé hacia el norte o hacia el continente.

En otras palabras, creemos que estamos en presencia de un conjunto de proyectos que desafían la imaginación colectiva, que son perfectamente realizables. Y al hacer hoy día este esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, respecto de estas cuatro ciudades, es simplemente señalar el tipo de intervenciones urbanas que están planteados con vista a lo que queremos que sea el Chile del bicentenario y las posibilidades reales de tener una expansión de esta envergadura.

No me cabe la menor duda que a partir de esta presentación debiéramos ser capaces, con los Colegios profesionales, algo de esto ocurrió en la última Bienal que organizó el Colegio de Arquitectos, ser capaces de tener un gran debate sobre la ciudad que queremos, sobre cómo la queremos. Y luego de este gran debate, definir cuáles son los proyectos básicos que van a tener el apoyo para poder comenzar, entonces, con rapidez y manos a la obra. Algunas de estas cosas están más avanzadas, otras están en un grado de menor desarrollo, otras tienen o han tenido un punto de partida, como en el caso de Concepción, con el tercer puente sobre el Biobío, el Puente Yacolén, otras tienen todavía un proceso de mayor fuerza, como es la participación y el planteamiento de Valparaíso como ciudad que sea patrimonio de la humanidad, declarado por Unesco, y en donde hay un conjunto de actividades que tienen que ver con la recuperación del casco histórico y que se insertan dentro de este proyecto. Otros, como son el caso de Antofagasta, que ya hay elementos que han partido, como es la restauración del antiguo edificio consistorial, que está dentro de las propuestas del municipio, y que quieren dedicarse a una casa de la Cultura. Y en otros casos, como el caso de la ciudad de Santiago, en donde es tal vez la mezcla que hay entre lo que se quiere hacer del punto de vista de las modificaciones del transporte con lo que seamos capaces de remodelar, en donde podemos plantear un desafío de otra envergadura.

En suma, yo diría que aquí lo que tenemos es el vamos a lo que van a ser las tareas que haremos en los próximos 10 años, y en donde yo quisiera señalar que lo que haremos en los próximos 6, ó cinco y medio, que es lo que me corresponde como Presidente, va a tener un tremendo esfuerzo, porque esto significa no solamente un país que está en condiciones de crecer, sino hacer que ese crecimiento realmente redunde en una mejor calidad de vida de la población. Las poblaciones de estas grandes ciudades van a estar en condiciones de tener de una calidad de vida distinta, una forma de integración social diferente, y en donde más allá de las grandes obras, lo que tiene que quedar detrás de ello, es una filosofía del tipo de sociedad que queremos construir, en donde el avance y el progreso llegue a todos los sectores y no se concentra en determinados enclaves de nuestras ciudades, en donde los espacios públicos son espacios públicos para todos los sectores y no para algunos pocos, y en donde estamos en condiciones, en consecuencia, de celebrar los 200 años con ciudades amables, integradoras, que no excluyen, que son seguras del punto de vista de la seguridad ciudadana, en suma, son ciudades que tienen una concepción democrática de cómo construimos el entorno en torno al cual desarrollamos nuestra vida.

En ese sentido yo, junto con reiterar mis agradecimientos, haría entonces una invitación a este desafío que tenemos, de las tareas que tenemos que acometer ahora, en estas ciudades y en las demás ciudades del país. Y estoy seguro que si las tareas las hacemos con rapidez, podremos, en consecuencia, pronto iniciar manos a la obra, a partir de las inversiones que están programadas.

Muchas gracias.