

Infraestructura y desigualdad territorial

CARLOS AGUIRRE

Consejero Consejo de Políticas
de Infraestructura (CPI).

Cuando hablamos de desigualdad, habitualmente nos referimos a la relacionada con brechas salariales, educacionales o económicas en Chile. Pero hay otra desigualdad menos visible y quizás más dura: la inequidad en infraestructura. Esa que aparece cuando un paciente no puede ser atendido a tiempo porque no hay conectividad o a regiones con un alto PIB, que no logran transformar la riqueza en una mejor calidad de vida.

El caso de un trabajador que sufrió una fractura grave y tuvo que ser evacuado por vía aérea en Tierra del Fuego porque una ruta estaba en condiciones deplorables, no habla solo de un camino en mal estado. Es una forma de abandono territorial, mientras el país promueve el turismo, la inversión y la ocupación de zonas extremas, mantiene caminos que no permiten asegurar algo tan básico como el acceso oportuno a salud.

La mantención de caminos rurales, productivos y de acceso a zonas extremas no puede quedar atrapada en una zona gris institucional. El Ministerio de Obras Públicas, a través de Vialidad, tiene un rol central en la conservación de rutas públicas; los gobiernos regionales deben priorizar infraestructura estratégica, productiva y de conexión para sus territorios; los municipios conocen las urgencias locales y pueden levantar alertas tempranas y las empresas que operan en zonas aisladas, especialmente, cuando usan intensivamente esas rutas, también deben asumir compromisos concretos de mitigación y apoyo logístico. Se trata de ordenar una gobernanza territorial donde cada actor entienda que un camino rural no es solo

una vía secundaria: puede ser la diferencia entre una emergencia atendida a tiempo o una tragedia.

Algo parecido ocurre en el norte del país, aunque con otra escala. Antofagasta y Calama concentran una paradoja evidente: territorios que producen riqueza, pero que siguen enfrentando déficits severos en vivienda, seguridad, salud y movilidad, entre otros. La minería puede mover millones de dólares, pero eso no significa automáticamente mejores ciudades. Cuando la inversión productiva no se traduce en infraestructura para las comunidades, las regiones terminan funcionando como zonas de sacrificio económico. Chile ha separado demasiado la infraestructura que permite “producir”, de la infraestructura que permite vivir. Se construye para extraer, transportar y exportar, pero muchas veces quedan atrás los caminos secundarios, los hospitales, la vivienda, los espacios públicos y la conectividad cotidiana. Por eso, la discusión no puede ser solo cuántas obras se desarrollan, sino dónde, para quién y con qué impacto. Una ruta en Tierra del Fuego puede ser tan importante como una autopista urbana, y una ciudad minera no puede seguir sosteniendo el crecimiento nacional sin recibir bienestar equivalente.

La desigualdad no se resuelve únicamente con más inversión, sino con una nueva forma de mirar el territorio. Si el país quiere hablar en serio de descentralización, debe entender que la infraestructura contempla la posibilidad de habitar, trabajar y vivir con dignidad, en todo el territorio.