

ESPACIO ABIERTO

Un experimento prometedor

Ricardo Abuauad

Decano
Campus Creativo UNAB y
profesor UC



La designación de Louis de Grange -con competencias y trayectoria largas y relevantes- como biministro de MOP y MTT abre una discusión más interesante que el simple cambio de nombres en el gabinete. No porque resuelva, por sí solo, los problemas estructurales de coordinación del Estado chileno. Pero sí porque instala -quizás por primera vez con claridad- una pregunta relevante: ¿puede Chile pensar infraestructura, movilidad y ciudad como un solo sistema?

Durante décadas hemos naturalizado una

fragmentación institucional que otros países consideran problemática. El Ministerio de Vivienda desarrolla casas, planifica barrios y regula ciudades. El Ministerio de Obras Públicas construye infraestructuras. El Ministerio de Transportes implementa sistemas de movilidad. El Ministerio de Bienes Nacionales administra suelo fiscal. Todos intervienen sobre el mismo territorio, pero muchas veces con lógicas, prioridades, presupuestos y calendarios distintos. ¿El resultado? Autopistas sin integración urbana, extensiones metropolitanas sin transporte adecuado, vivienda social desconectada de servicios, o inversiones públicas que no dialogan entre sí.

Otros países avanzaron hace tiempo hacia la integración. En Singapur la planificación urbana, la vivienda pública y el transporte operan bajo una estrategia común de largo plazo. El metro no llega después de urbanizar; la urbanización nace junto al metro. En Países Bajos, infraestructura, manejo hídrico, expansión y paisaje forman parte de una cultura de planificación integrada. En Francia, los instrumentos metropolitanos obligan a coordinar vivienda, movilidad y desarrollo económico. En México existe una Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; en Colombia, el Ministerio de

Vivienda, Ciudad y Territorio. Ninguno de estos modelos elimina todos los conflictos, pero entienden algo esencial: las ciudades no funcionan como silos sectoriales separados.

En Chile, en cambio, las decisiones territoriales se resuelven en compartimentos administrativos relativamente autónomos, a pesar de que por años se ha insistido en los beneficios de una planificación integrada. Por eso el nombramiento de un biministro podría transformarse en algo más importante que una solución administrativa coyuntural. Puede ser una prueba, todavía preliminar, de coordinación intersectorial real. Obviamente la existencia de un biministro no equivale a una reforma estructural. Tampoco garantiza coordinación automática, y hay que considerar que este experimento combina transporte e infraestructura, pero deja fuera vivienda y urbanismo. Pero podría abrir un aprendizaje institucional valioso: demostrar que ciertas decisiones que afectan la ciudad deben pensarse simultáneamente y no como conversaciones tardías entre reparticiones separadas.

Esto podría ser un paso en la dirección correcta. Y queda una pregunta mayor incluso, que se responderá en algunas horas: ¿será este un anticipo de anuncios más estructurales al respecto en la Cuenta Pública de hoy?