

## CAPITULO VII: CONCLUSIONES

Las grandes conclusiones del presente estudio se pueden sintetizar en los siguientes puntos:

- El estudio y su enfoque metodológico permitió desagregar espacialmente el enfoque planteado originalmente en el estudio de la SUBDERE-PUC. Se llegaron a clasificar las localidades al interior de las comunas aisladas, mostrando un amplio espectro respecto del aislamiento a los distintos servicios considerados.
- En la zona de estudio se verifico la concentración de la población en aglomeraciones mayores, asociadas a actividades de servicios, y localizadas en ciudades y pueblos específicos. Pero, en definitiva son las actividades dispersas lo que está desarrollando el territorio, asociado a actividades de servicios que apoya este crecimiento. La actividad secundaria, referida a la industria manufacturera esta prácticamente ausente de la región, siendo esta la actividad la que en general sustenta el desarrollo a mediano y largo plazo.
- Respecto de los centros de servicio considerados, se observa que la cobertura de algunos de ellos es amplia en términos de localidades que los tienen. Es así que en términos educacionales, la cobertura de los centros de enseñanza prebásica y básica no presenta problemas en la cobertura de localidades. La enseñanza media si es mas restringida territorialmente.

En el aspecto salud y financiero, todos los tipos de servicio se presentan concentrados en algunas localidades, por lo que generan las condiciones de interacción para ser evaluados desde el punto de vista de la accesibilidad.

- La distribución puntual de los aeródromos, se muestra concentrada en el sector continental e insular central de la X Región. En el sector sur de la X región y sector norte de la XI Región se observa una distribución dispersa. La distribución en el área de estudio denota una lógica de interacción en sentido longitudinal del territorio, con fuerte presencia hasta el sector de O´Higgins.
- Respecto de las obras de conexiones insulares, se aprecia lógicas transversales de interacción, más que longitudinales. Además de aparecer concentraciones locales en la XI.
- La red de interconexión del área de estudio es predominantemente de bajo estándar (82%). Por otra parte los mejores estándares son de calidad media (asfalto), siendo la red de buen estándar solo un 8% del total.
- Respecto de los aeródromos, 33 pistas (40%) se encuentra en estado regular o malo. Estos estados se asocian preferentemente a carpetas de ripio, pasto y tierra. Los porcentajes para las conexiones insulares indican un alto grado de deterioro, con los consecuentes costos y tiempos de mantenimiento y mejoramiento.

El sistema natural es muy agresivo con la infraestructura analizada, teniendo que soportar grandes procesos de erosión por lluvia, o metodización por efecto de las variaciones térmicas. A lo que se suma el comportamiento de las marea,

y su significativas amplitudes.

- El análisis de aislamiento mostró la significativa disminución de los tiempos de acceso a los centros de emergencia, en comparación a los otros centros de servicio. Lo anterior es la causa que los tiempos de acceso sean en promedio de 2.9 hr, lo que implica una reducción de un 68% en el acceso a hospitales y un 44% en el acceso a cap. Comunales. Esto muestra la eficiencia de este medio respecto de los estándares terrestres de conexión.
- Del análisis de aislamiento se tiene que 83 localidades están en aislamiento mayor e igual a Alto, lo que en este caso corresponde a un 33%. La población involucrada en estas mismas localidades suma un total de 24.481 hab, que corresponde a un 18.5%.
- De la formulación de un plan referencial de inversiones en infraestructura de conectividad, se tiene que el mayor monto de inversión es a corto plazo, disminuyendo paulatinamente al mediano y largo plazo. En cambio el número de proyecto aumenta desde el corto al mediano y largo plazo.

El mayor número de proyectos totales corresponde a conexiones insulares. Los proyectos de aeródromos son significativos a mediano plazo. En la priorización por interacciones, los proyectos viales son la mayor cantidad, seguidos por los aeródromos.

De la comparación entre las distintas priorizaciones, si bien en número de proyectos no se diferencian tanto, el monto de la priorización por interacciones es casi tres veces el de priorización por localidades. Esto muestra lo complejo del problema, ya que en un enfoque sistémico integrado, uno no se puede dar sin el otro

La X Región es la que proporcionalmente concentra la mayor cantidad de arreglos, y la XI Región concentra las construcciones. Totalizando, la X y XI se llevan el mismo número de proyectos, el cual es el doble de los proyectos de la XII Región.

El enfoque por localidad genera una cobertura comunal más continua de inversión, encontrando su mayor concentración en la comuna de Río Ibañez. Pero en general se aprecia toda una franja de inversión, desde la comuna de Cochamó (X) hasta Tortel (XI). El enfoque por interacción concentra la inversión en comunas que representarían los "cuellos de botella" para la interacción a los servicios. Estas son principalmente Chile Chico y Río Ibañez (XI) y Chaitén (X), la que se lleva el mayor monto.

Así estructurado un plan de inversión en obras de conectividad es consecuente e integrado, en el sentido, que cada tipo de proyecto asociado a alguna red se evalúa en un contexto complementario y no competitivo. Lo anterior quiere decir que no se analiza el mejor modo de acceso, sino más bien la mejor secuencia de modos de acceso a los distintos centros de servicios y localidades

- Respecto de los lineamientos de una política para infraestructura de acceso a localidades aisladas, se plantea diferenciar la accesibilidad en inmediata y permanente.

La red de pequeños aeródromos cumple la vital función de generar y posibilitar la accesibilidad inmediata a los distintos territorios. En este sentido no solo se debe pensar en acceso a localidades pobladas, sino que también a enclaves turísticos, industriales, naturales, o geopolíticos.

Respecto de lo permanente del acceso, es necesario implementar métodos para identificar la infraestructura estratégica en una región, la que concentre las mayores rutas de interacción. Esta infraestructura estratégica, su estado y capacidad, son las que determinan las condiciones de accesibilidad de los territorios (una cadena no es más fuerte que su eslabón más débil).

Por otra parte la red de interacción debe ser siempre concebida como una integración de los modos disponibles en la región. Solo así se logra la coherencia en los planes de inversión de distintas reparticiones.

En definitiva, lo que se plantea es atacar la accesibilidad inmediata con la determinación de puntos de buena cobertura y obras locales, y la permanencia de acceso a través de la identificación, resguardo y potenciamiento de la infraestructura estratégica de un territorio.

Es la accesibilidad la que favorece o restringe el desarrolló de actividades como la actividad industrial, las operatividades sociales (que fue lo analizado por este estudio), la actividad turística, y la actividad económica en general, con todo el encadenamiento productivo que genera.