

ASOCIACION INGENIEROS COMERCIALES UNIVERSIDAD DE CHILE

9-Julio-87.

Santiago, Mayo 22 de 1997.-

Señor  
**Ricardo Lagos**  
Ministro  
Ministerio de Obras Públicas  
Presente

De nuestra consideración:

A nombre del Directorio de la Asociación de Ingenieros Comerciales de la Universidad de Chile y a solicitud de muchos Ingenieros Comerciales y periodistas que desean tener la oportunidad de intercambiar ideas con usted, me es grato invitarle a participar, como invitado de honor, en la reunión desayuno del mes de julio, que tradicionalmente realizamos el segundo miércoles de cada mes, pero que en esta ocasión podría acomodarse de acuerdo a su disponibilidad. Estas reuniones se realizan **entre 8:30 y 10:00 horas, en Hotel Plaza San Francisco, Alameda 816.**

En la ocasión le agradeceríamos que - **en aproximadamente 20 minutos** - nos comparta sus apreciaciones con respecto al "**Impacto de las Obras Viales en el Desarrollo Económico de Chile**" para luego sostener un intercambio de ideas con los asistentes.

*Públicas*

Convencida de que esta reunión representará una enriquecedora experiencia para los colegas y periodistas, los que tendrán la oportunidad de asistir a una interesante exposición en el tema, quedamos a la espera de su favorable respuesta.

Saluda atentamente a usted;

Marjorie Schifferli Ch.  
Gerente

150 05

**CONFERENCIA**  
**IMPACTO DE LAS OBRAS VIALES EN EL DESARROLLO**  
**ECONÓMICO DE CHILE**

Santiago 9 de julio 1997

- **Criterios Internacionales sobre requerimientos de Infraestructura**

Hay una clara y positiva correlación entre el stock de Infraestructura pública disponible y la productividad de las economías. Situaciones tan dispares como las de Estados Unidos, la Comunidad Económica Europea y los países como Corea, Japón, Singapur y Malasia, muestran indicadores nítidamente convergentes. (Ver antecedentes en Gráfico adjunto)

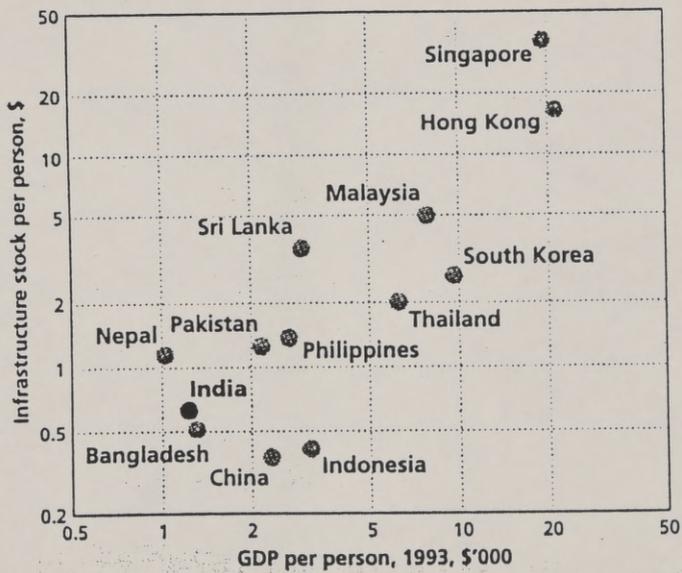
Por otro lado, esta correlación entre stock de infraestructura y productividad muestra una amplia variación dependiendo del tipo de infraestructura. Esta correlación es mucho menor para la infraestructura en general, que para la infraestructura denominada "Productiva" (agua, transporte y comunicaciones), de hecho se concluye que el impacto de inversión en infraestructura sobre productividad procede casi en su totalidad del sector transporte.

A modo de ejemplo, es útil destacar los procesos de Corea y Taiwan que confirman las afirmaciones anteriores. Ambos países han mostrado un exitoso desarrollo económico durante los últimos decenios, con crecimientos medios del PIB en el orden del 10% entre 1965 y 1990. Estos países entraron al período de la post guerra relativamente bien provistos, sin embargo, el desarrollo económico hizo necesario que ambos países dedicaran un esfuerzo importante a ampliar su infraestructura, particularmente la de transporte.

En el caso de Taiwan, los cuellos de botella creados por el rápido crecimiento hicieron necesario un paquete de proyectos de gran envergadura hacia fines de los años 60. A la vista de los resultados de estos proyectos, se planteó un segundo a fines de los 70, que llevó al país a una mejoría enorme de su base en transporte. Aunque la red ferroviaria disminuyó su densidad -yendo de 153 a 125 m/km<sup>2</sup>- ferrocarriles mejoró en capacidad y eficiencia; la red caminera subió en densidad de 413 a 514 m/km<sup>2</sup> y el porcentaje de caminos pavimentados casi se cuadruplicó, yendo desde un 26,5 a un 89% del total.

## Building a future

Infrastructure and growth in Asia



Sources: World Bank; CIA Dollars, purchasing-power parity; log scales

Es interesante destacar en las experiencias internacionales la importancia asignada a la creación de una extensa red secundaria de caminos pavimentados como un elemento central en el éxito logrado en dispersar territorialmente el desarrollo económico.

Por otro lado, la experiencia internacional de países emergentes señala que la inversión en infraestructura debiera alcanzar entre el 3,5% y el 5,5% del PIB; para Chile una cifra del 3,5% del producto implicaría invertir en promedio del orden de US\$ 1.800 millones anuales, durante los próximos 5 años, con la economía creciendo al 6%

#### - **Infraestructura en Chile**

Si se contrastan las carencias, con el ritmo probable de desarrollo de los próximos 15 años, en el contexto de la oportunidad histórica que tiene Chile para llegar a ser un país desarrollado, tenemos un desafío enorme.

Se estima que los actuales requerimientos de inversión anual en infraestructura pública alcanzan a los US\$ 1.800 millones. Para ello, el presupuesto fiscal anual es insuficiente. Actualmente el presupuesto del MOP es cercano a los US\$ 800 millones, los que se destinan <sup>en parte</sup> a la mantención de lo existente, por lo que disponibles para la ampliación de la infraestructura nacional quedan muy pocos recursos.

Sólo por déficit de infraestructura vial, las pérdidas de competitividad del país alcanzan a más de US\$ 1.500 millones, como resultado de problemas de congestión, contaminación, accidentes y pérdidas en las cargas producidas en el transporte inadecuado de mercaderías.

En el mediano plazo, estas deficiencias podrían disminuir la competitividad de los productos chilenos en mercados externos (por ejemplo: productos Forestales), aminorar la actividad productiva y restringir la generación de empleo.

En relación a la visión y el compromiso del Estado en torno a estas materias, destacan las siguientes líneas de acción :

1. Aprovechar la ubicación geográfica, para convertir a Chile en el gran puerto del Pacífico. (Pesos)
2. Ampliar, desarrollar y crecer en el eje Norte-Sur a través de la consolidación de un eje costero y otro precordillerano, contar con tres ejes paralelos de Norte a Sur.
3. Realizar Obras de riego, de forma de mejorar los cultivos, las productividades y la competitividad del sector.
4. Recuperación de los Ferrocarriles
5. Definición y mejoramiento de las zonas urbanas a través de fuertes inversiones públicas y privadas, por ejemplo:
  - . Vías exclusivas para el transporte público
  - . Expansión Metro
  - . Transporte Suburbano

\* Corto y largo plazo  
\* Aduanas, Puerto, Ferrocarril, etc.  
\* Tecnología:  
\* Pesca electrónica  
\* Servicios  
\* Afueras (Levish)  
\* Riego

## **- Financiamiento de Infraestructura**

Para realizar todo lo anterior es necesario lograr un consenso sobre el financiamiento adecuado para cumplir con los objetivos de desarrollo que tenemos propuestos.

### **1. Crecimiento de la Inversión pública v/s crecimiento de la economía**

El financiamiento en inversión pública debe ser dos o tres puntos porcentuales superior al crecimiento del producto del año anterior, si no establecemos una relación entre el crecimiento de la economía y el crecimiento de la inversión pública, difícilmente estaremos en condiciones de mantener el programa trazado, esto es realista y acorde con los principios macroeconómicos

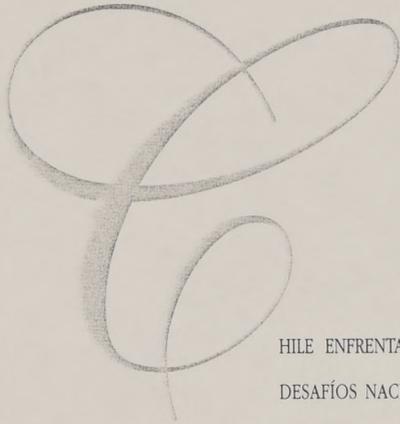
### **2. Incorporación de Inversión Privada**

Hemos definido que en aquellas obras de infraestructura de carácter productivo, cuyo nivel de demanda permite su financiamiento a través del cobro directo a sus usuarios, se entregue en concesión.

L

OS GRANDES  
DESAFÍOS QUE CHILE  
ENFRENTA EN EL  
AREA DE LA  
INFRAESTRUCTURA

*RICARDO LAGOS ESCOBAR,  
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS.*



CHILE ENFRENTA TRES GRANDES DESAFÍOS NACIONALES EN EL ÁREA DE LA INFRAESTRUCTURA. Y TODOS ESTÁN RELACIONADOS CON EL OBJETIVO CENTRAL DEL GOBIERNO DEL PRESIDENTE FREI DE ELIMINAR LA POBREZA MEDIANTE UNA ELEVADA TASA DE CRECIMIENTO, DE ADECUADAS POLÍTICAS SOCIALES Y DE LA REFORMA DEL ESTADO. ESTOS DESAFÍOS PUEDEN SINTETIZARSE EN DESARROLLAR LA INFRAESTRUCTURA REQUERIDA PARA UN PROCESO SIMULTÁNEO DE CRECIMIENTO CON JUSTICIA SOCIAL".

"EL PRIMER GRAN DESAFÍO ES POTENCIAR NUESTRA INFRAESTRUCTURA PARA INTEGRARNOS ACTIVAMENTE A ESTE NUEVO MUNDO GLOBALIZADO Y COMPETITIVO, UN MUNDO SIN FRONTERAS EN LO ECONÓMICO, POLÍTICO Y CULTURAL. DEBEMOS GENERAR UNA INFRAESTRUCTURA QUE VINCULE A CHILE A LA ECONOMÍA INTERNACIONAL YA QUE NUESTRO CRECIMIENTO DEPENDE, EN GRAN MEDIDA, DE ELLO. EN OTRAS PALABRAS, DEBEMOS PROCURAR UN **CHILE ABIERTO AL MUNDO**".

"EL SEGUNDO GRAN DESAFÍO ES POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO, PARA UN **CHILE QUE PRODUCE Y CRECE**. LA MANTENCIÓN Y EL INCREMENTO DEL DINAMISMO DE NUESTRA ECONOMÍA PRESENTAN SERIOS RETOS AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE. LA UTILIZACIÓN DE NUESTRA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y AEROPORTUARIA HA AUMENTADO HASTA NIVELES CERCANOS A SU SATURACIÓN. VARIAS DE NUESTRAS PRINCIPALES RUTAS PRESENTAN GRADOS VARIABLES DE CONGESTIÓN, MIENTRAS LOS CAMINOS SECUNDARIOS SE ENCUENTRAN, A MENUDO, EN PRECARIO ESTADO DE CONSERVACIÓN".

"EL TERCER GRAN DESAFÍO ES ATENDER LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA SOCIAL, CONFIGURANDO UNA INFRAESTRUCTURA QUE RESPONDA A LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LOS SECTORES MÁS DESPOSEÍDOS Y QUE CONTRIBUYA DECIDIDAMENTE A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE TODA NUESTRA POBLACIÓN. ES DECIR, LA INFRAESTRUCTURA DE UN PAÍS QUE SE PREOCUPA DE SU GENTE, UN **CHILE QUE CONSTRUYE PARA SU GENTE**".

"ESTOS TRES GRANDES DESAFÍOS NACIONALES EN EL ÁMBITO DE LA INFRAESTRUCTURA FIJAN LA ORIENTACIÓN GENERAL DE NUESTRO QUEHACER. SIN EMBARGO, PARA SUPERAR CADA UNO DE ELLOS, DEBEMOS FIJARNOS METAS QUE ORGANICEN NUESTRAS ACCIONES".

## PRIMERA META

### EL GRAN PUERTO DEL PACÍFICO SUR

"LA GEOGRAFÍA O LOCALIZACIÓN DE UN PAÍS ES PARTE DE SU RIQUEZA. SON MUCHOS LOS EJEMPLOS EN LA HISTORIA DE LA HUMANIDAD DONDE LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE UN

TERRITORIO ES EL ELEMENTO QUE EXPLICA EL ÉXITO DE ESA SOCIEDAD EN EL CONCIERTO MUNDIAL. EN NUESTRO CASO, DEJAMOS DE SER UN PAÍS ALEJADO DE LOS CENTROS DEL COMERCIO MUNDIAL GRACIAS A UNA MUTACIÓN DE ESOS CENTROS HACIA EL PACÍFICO. LA LOCA GEOGRAFÍA DISEMINADA DE BENJAMÍN SUBERCASEAUX, PASA A SER AHORA UNA ACERTADA GEOGRAFÍA EN CUANTO A LOCALIZACIÓN COMO PAÍS".

"PERO NO BASTA CON TENER UNA BUENA UBICACIÓN, SE REQUIERE INICIATIVA Y RAPIDEZ PARA GANAR LA GRAN BATALLA DE POSICIONAR A CHILE COMO EL PAÍS DONDE SE INSERTE EL GRAN PUERTO DEL PACÍFICO SUR. UN PUERTO DISTRIBUIDOR DE CARÁCTER NODAL, DESDE EL CUAL SE DISEMINEN LAS CARGAS AL RESTO DE LA REGIÓN. ESTO IMPLICA UN DESAFÍO MAYOR PARA CHILE. NO BASTA CON ENUNCIARLO, HAY QUE DEFINIR UNA POLÍTICA QUE APUNTE EN ESA DIRECCIÓN. NO ES UN TEMA DE INVERSIÓN PÚBLICA O PRIVADA, ES MÁS BIEN UNA VISIÓN DE QUÉ QUEREMOS HACER DE CHILE COMO PAÍS".

"SIN EMBARGO, ESTA ASPIRACIÓN ES TAMBIÉN COMPARTIDA POR PAÍSES AMIGOS Y VECINOS. POR ESO, NUESTRO ÉXITO DEPENDERÁ DE LA CAPACIDAD Y DECISIÓN QUE TENGAMOS AHORA. LO IMPORTANTE ES DEFINIRLO COMO UN OBJETIVO CENTRAL. PORQUE SER UNA GRAN PUERTA DE ENTRADA SIGNIFICA PUERTOS Y AEROPUERTOS, IMPLICA MEJORAR NUESTRA RED VIAL ACTUAL. NO BASTA CON DECIR QUE TENEMOS PUERTOS CON CAPACIDAD OCIOSA, PORQUE HOY LO QUE SE REQUIERE SON PUERTOS DE GRAN CALADO, DE 18, 20 A 22 METROS. ACTUALMENTE NINGUNO DE NUESTROS PUERTOS LLEGA A ESA MAGNITUD, SALVO ALGUNAS EXCEPCIONES DE BAHÍAS, QUE TIENEN TODAVÍA QUE DESARROLLARSE".

"EN OTRAS PALABRAS, TENEMOS UN GRAN RETO. ¿SEREMOS CAPACES, EN LOS PRÓXIMOS AÑOS, DE GENERAR, A PARTIR DE NUESTRA UBICACIÓN GEOGRÁFICA, ESTE PROCESO DE DESARROLLO?".

"ESTO IMPLICA UN TEMA QUE AHORA ESTÁ MUY DE ACTUALIDAD, Y QUE DICE RELACIÓN CON LA CAPACIDAD DE CHILE DE SER EL PUNTO DE INICIO Y/O EL PUNTO DE TÉRMINO DE CORREDORES BIOCEÁNICOS DEL PACÍFICO AL ATLÁNTICO Y DEL ATLÁNTICO AL PACÍFICO".

"CREEMOS QUE ES NECESARIO TENER UNA MIRADA FRESCA SOBRE ESTE VIEJO TEMA QUE TANTO HA AGOBIADO Y QUE HA SIDO MATERIA DE TANTO DEBATE DE HISTORIADORES, ACADÉMICOS Y HOMBRES DE ESTADO. SE DICE QUE LOS PAÍSES DEL ATLÁNTICO QUIEREN SALIR AL PACÍFICO Y QUE LOS PAÍSES DEL PACÍFICO TIENEN COMO ASPIRACIÓN LLEGAR AL ATLÁNTICO. CREO QUE CON LAS MUTACIONES QUE SE PRODUCEN EN EL MUNDO, ES ESENCIAL TENER UNA MIRADA DISTINTA. NO SEREMOS UNA REGIÓN DESARROLLADA SI NO SOMOS UNA REGIÓN INTEGRADA FÍSICAMENTE, Y LA INTEGRACIÓN FÍSICA SIGNIFICA CAMINOS, COMUNICACIONES, CORREDORES ADECUADOS, QUE VAN DE UNO A OTRO PUNTO DEL OCÉANO ATLÁNTICO AL OCÉANO PACÍFICO".

"EN EL CASO NUESTRO, LA EXISTENCIA DE ESTOS CORREDORES ES UN ELEMENTO INDISPENSABLE SI QUEREMOS APROVECHAR LA OPORTUNIDAD A QUE ME HE REFERIDO. LA NECESIDAD DE VINCULARSE DESDE LOS PUERTOS HACIA LAS CIUDADES DEL CENTRO DE CHILE, HACIA LOS PUNTOS FRONTERIZOS, HACIA ARGENTINA Y BOLIVIA, PARA DE ALLÍ SEGUIR HACIA PARAGUAY, URUGUAY, BRASIL, ES PARTE FUNDAMENTAL DE

LA DEFINICIÓN DE UNA ESTRATEGIA CLARA HACIA ADELANTE".

## SEGUNDA META

### LA VINCULACIÓN DEL PAÍS MEDIANTE TRES EJES PARALELOS DE NORTE A SUR

"CHILE HA ESTADO ACOSTUMBRADO A ESTRUCTURARSE A TRAVÉS DE UN GRAN EJE DE NORTE A SUR, PRODUCTO DE NUESTRA GEOGRAFÍA. CREO QUE AHORA DEBEMOS SER CAPACES DE MIRAR, A PARTIR DE EJES DE ORIENTE A PONIENTE, QUE NOS PERMITAN INSERTARNOS DE UNA MANERA EXPEDITA EN LO QUE ES EL RESTO DE AMÉRICA LATINA".

"LOS CIUDADANOS DE ESTA ANGOSTA FAJA CONSTATAMOS QUE ELLA HA CRECIDO Y QUE YA NO SE SOSTIENE NI SE PUEDE RECORRER POR UN SOLO CAMINO CENTRAL. LA CORDILLERA Y EL MAR TAMBIÉN EXISTEN".

"LA PRIMERA GRAN OBRA DE INFRAESTRUCTURA QUE SE TRANSFORMÓ EN UN ELEMENTO DE VINCULACIÓN FUE EL FERROCARRIL. LUEGO SE

VIO QUE ERA NECESARIO TENER UNA RUTA DE NORTE A SUR QUE NOS VINCULARA COMO PAÍS, LA CARRETERA PANAMERICANA DE ARICA A PUERTO MONTT. ESE FUE EL DESAFÍO DEL CHILE DE LOS 50, QUE SE CONCRETÓ EN LA DÉCADA DEL 60 Y COMIENZOS DEL 70".

"HOY CREEMOS QUE ES INDISPENSABLE ENTENDER QUE CHILE DEBE AMPLIARSE, DESARROLLARSE Y CRECER, A TRAVÉS DE UNA RUTA COSTERA Y DE UN EJE PRECORDILLERANO O PIEANDINO, QUE TIENEN CLAROS PROPÓSITOS DE INTEGRACIÓN PARA EL DESARROLLO. LOS HABITANTES DE LA CORDILLERA Y DE LA COSTA, SUS ACTIVIDADES Y SU CULTURA, REQUIEREN MÁS INTEGRACIÓN Y MÁS OPORTUNIDADES. NO ES CASUALIDAD QUE EL GRUESO DE NUESTRA POBREZA ESTÉ CONCENTRADO EN SECTORES COSTEROS".

"ESTOS DOS PROYECTOS MODIFICARÁN SUSTANTIVAMENTE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL: LAS FRONTERAS INTERIORES DISMINUIRÁN Y LA DESCENTRALIZACIÓN CONTARÁ CON NUEVAS POSIBILIDADES PARA HACERSE REALIDAD. LAS CIUDADES DE CHILE ESTARÁN TODAS INTEGRADAS ENTRE SÍ. Y NO COMO HOY,

DONDE UN NÚMERO IMPORTANTE DE CIUDADES SON "CIUDADES TERMINALES" DE UN RAMAL QUE NACE DEL CENTRO".

"CHILE ESTÁ EN CONDICIONES DE PLANTEARSE EL DESAFÍO DE CONTAR CON TRES EJES PARALELOS DE NORTE A SUR. PORQUE DE ESA MANERA SE PRODUCE UNA INTEGRACIÓN TERRITORIAL DE TODAS LAS CIUDADES ENTRE SÍ, Y NO COMO HOY, EN QUE LA INTEGRACIÓN SE HACE A TRAVÉS DEL RAMAL, EL EJE CENTRAL Y VUELTA A SALIR AL RAMAL. ES DISTINTA UNA CIUDAD DE CONCEPCIÓN QUE ESTÉ EN EL MEDIO DE UNA CARRETERA QUE PARTE EN SAN ANTONIO Y LLEGA A PUERTO MONTT, A UNA CIUDAD DE CONCEPCIÓN QUE ES TERMINAL DEL RAMAL. Y LO MISMO PODEMOS DECIR DE UN CONJUNTO MUY IMPORTANTE DE CIUDADES DE CHILE".

"DE AQUÍ A 15 AÑOS ES POSIBLE TENER UNA RUTA COSTERA DE NORTE A SUR HASTA PUERTO MONTT. EN ALGUNOS CASOS SERÁ UNA MODESTA RUTA DE PENETRACIÓN, PERO ÉSE ES EL PUNTO DE INICIO DE LA CONSOLIDACIÓN DE UN EJE ESTRUCTURAL DIFERENTE".

"DE IGUAL FORMA, PODEMOS PENSAR EN UN EJE PRECORDILLERANO, EL CUAL, COMO ME DECÍAN TIEMPO ATRÁS LOS INTENDENTES DE LAS I Y II REGIONES, NO ES MÁS QUE REDESCUBRIMIENTO DEL VIEJO CAMINO DEL INCA, QUE SE PUEDE HACER POR LAS I Y II REGIONES. Y QUE EN EL EXTREMO SUR, EN LAS IX Y X REGIONES, ES LA RUTA INTERLAGOS, O QUE EN LA VII REGIÓN ESTÁ CONFIGURADO POR UNA RUTA PRODUCTIVA, QUE PARTE DESDE MOLINA Y TERMINA EN LINARES".

"SI PODEMOS RESOLVER ESTO EN FORMA ADECUADA, ENTONCES QUERRÁ DECIR QUE ESTAREMOS EN CONDICIONES DE TENER UNA FORMA DISTINTA DE INTEGRAR CHILE DE ARICA A PUERTO MONTT. HACIA EL SUR QUEDA TODAVÍA EL GRAN ESFUERZO DE UNIR POR TIERRA LA ÚLTIMA PARTE DEL TERRITORIO NACIONAL, ENTRE YUNGAY Y PUERTO NATALES. ES UN DESAFÍO

TREMENDAMENTE DIFÍCIL, QUE IMPLICA VADEAR CAMPOS DE HIELO Y CRUZAR EN BARCO UN CONJUNTO DE FIORDOS. SIN EMBARGO, CREEMOS QUE LO AVANZADO NOS PERMITE PLANTEAR ESE DESAFÍO HACIA LOS PRÓXIMOS AÑOS".



## TERCERA META

### OBRAS DE RIEGO QUE GARANTICEN AGUA SIN DEPENDER EXCLUSIVAMENTE DE LA NATURALEZA

"ESTA ANGOSTA FAJA TAMBIÉN SE ENRIQUECERÍA MUCHO SI REALIZAMOS UN CONJUNTO SIGNIFICATIVO DE OBRAS DE RIEGO, QUE GARANTICEN EL AGUA, LA QUE CADA VEZ ES MÁS ESCASA, SIN DEPENDER TANTO DE LA NATURALEZA. CUALQUIERA QUE COMPARE LAS CIFRAS DE LAS AGUAS LLUVIA CAÍDAS EN LAS IV Y V REGIONES Y EN LA REGIÓN METROPOLITANA ENTRE INICIOS Y FINES DEL PRESENTE SIGLO, PUEDE CONSTATAR QUE HAY CAMBIOS MÁS ALLÁ DE LOS COYUNTURALES. ESTAS VARIACIONES ESTÁN INDICANDO MUTACIONES EN LAS CARACTERÍSTICAS CLIMATOLÓGICAS Y PLUVIOMÉTRICAS DE CHILE, LO QUE NOS OBLIGA A TOMAR HOY MEDIDAS PARA PREVENIR SEQUÍAS MÁS PERMANENTES DE MAÑANA".

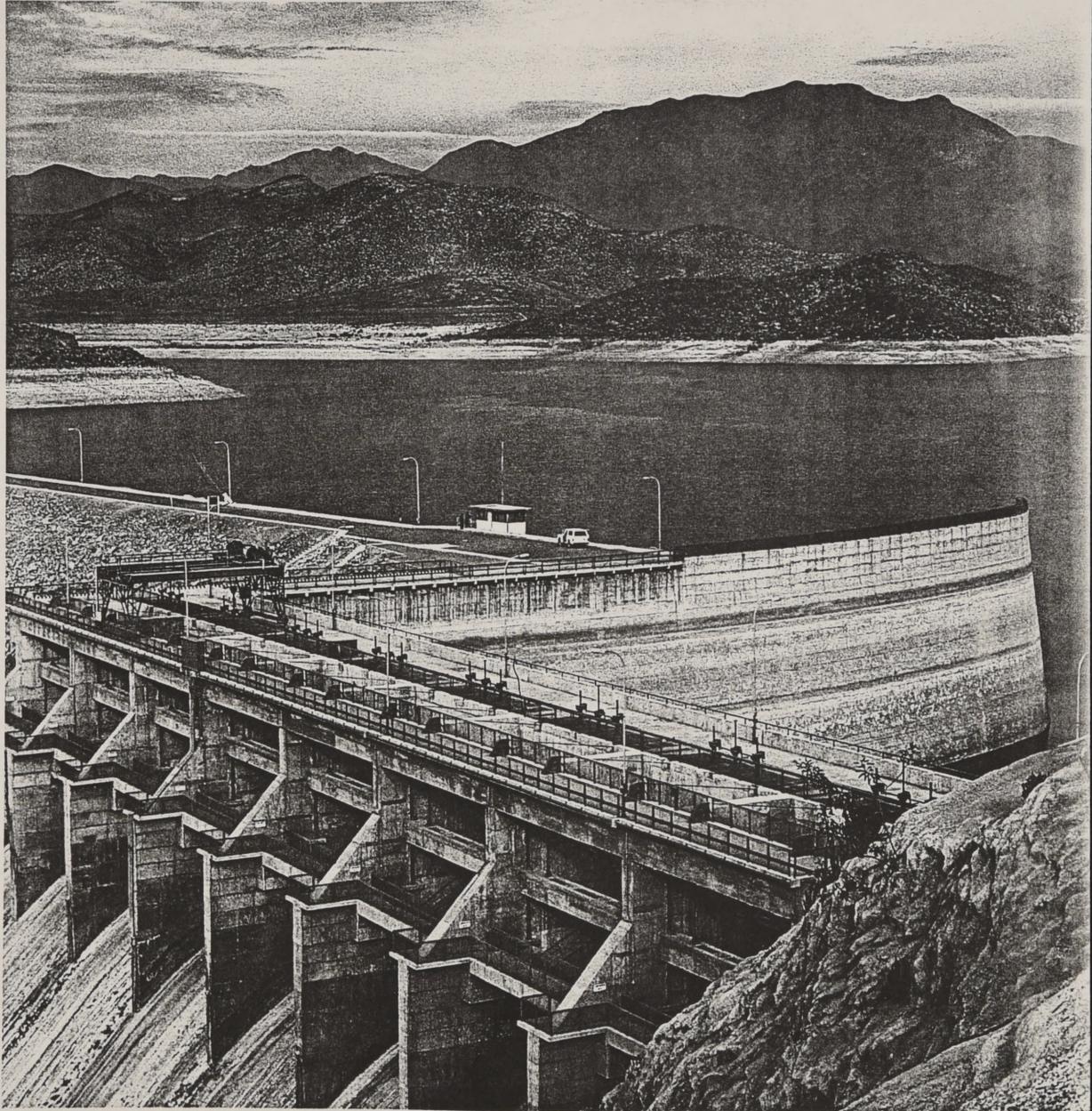
"EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS HEMOS AUMENTADO LA SUPERFICIE REGADA DE CHILE EN UN 15% Y NO HAY NINGUNA RAZÓN PARA ABANDONAR UN PROGRAMA DE INVERSIONES LO SUFICIENTEMENTE AMBICIOSO. ESTE ES UN TEMA DE TREMENDA IMPORTANCIA, RESPECTO AL CUAL SÉ QUE HAY UN DEBATE ACADÉMICO MUY PROFUNDO. ALGUNOS SE PREGUNTAN SI ÉSTE ES UN TEMA DE LOS PRIVADOS O DEL SECTOR PÚBLICO, SE INTERROGAN RESPECTO DE A QUIÉN BENEFICIA LA OBRA DE RIEGO. CREO QUE ÉSE ES UN DEBATE ARTIFICIAL, PORQUE ESTAMOS DEFINIENDO UNA POLÍTICA QUE IMPLICA QUE EL ÁMBITO PÚBLICO CONSTRUYE LAS OBRAS DE RIEGO Y SE LAS COBRA A LOS PRIVADOS EN LO QUE VALEN, A LO LARGO DE UN PERÍODO DE TIEMPO. SI PERSEVERAMOS EN ESA POLÍTICA, NO HAY NINGUNA RAZÓN PARA NO MANTENER, E INCLUSO ACRECENTAR, LOS NIVELES DE INVERSIÓN EN EL ÁMBITO DEL RIEGO".

"SI LOS PRIVADOS SON ENTREGADOS A SU SUERTE, LAS GRANDES OBRAS DE RIEGO, AQUELLAS QUE REQUIEREN DE CAPITAL, NO VAN A AFLORAR. AL RESPECTO, CREO QUE HAY UNA COMBINACIÓN ADECUADA DE INSTRUMENTOS QUE NOS PERMITEN APUNTAR A UN TIPO DE

DESARROLLO MUCHO MÁS PROFUNDO DE LO QUE AHORA ESTAMOS PERCIBIENDO".

"POR CIERTO -Y EXCÚSEMME UN BREVE PARÉNTESIS DE ALGO DE LA COYUNTURA- CUANDO OCURRE QUE EN UNA REGIÓN DE CHILE PARA REGAR 12 MIL HECTÁREAS UN EMPRESARIO HA GASTADO 12 MIL MILLONES DE PESOS, ES DECIR HA GASTADO UN MILLÓN DE PESOS POR HECTÁREA, SIN DUDA QUE ESE EMPRESARIO AGRÍCOLA VA A TENER QUE CONSEGUIR UN CULTIVO DISTINTO PARA PODER PAGAR ESE MILLÓN DE PESOS POR HECTÁREA. NO VA A PODER SEGUIR TENIENDO EL CULTIVO TRADICIONAL DEL PASADO. ESA ES LA VERDADERA POLÍTICA DE RECONVERSIÓN AGRÍCOLA. SI SOMOS CAPACES DE MANTENER OBRAS DE RIEGO QUE IMPLIQUEN UNA MEJORA SUBSTANCIAL DE LA TIERRA, INEVITABLEMENTE VA A HABER UNA MEJORA SUSTANCIAL DE LOS CULTIVOS, DE LAS PRODUCTIVIDADES, DE LOS RENDIMIENTOS Y DE LAS MODALIDADES".

"DESPUÉS DE TODO, AÚN CONVIVEN EN CHILE EL SOFISTICADO RIEGO QUE SE HACE POR GOTEO, A TRAVÉS DE DEFINICIONES QUE TOMA UNA COMPUTADORA, CON EL AGRICULTOR QUE



SE DEDICA AL GANADO CAPRINO Y QUE NO OBTIENE EL PERMISO DE SANIDAD PARA VENDER SU QUESO. ESTO SUCEDE EN EL NORTE CHICO. ESOS DOS CHILE NO SE PUEDEN MANTENER. POR ESO ES QUE CREO TAN IMPORTANTE MANTENER UN PROGRAMA DE RIEGO COMO EL SEÑALADO".

## CUARTA META

### HACER LAS DEFINICIONES URBANAS QUE REQUIEREN LOS CENTROS FUNDAMENTALES DEL PAÍS

"LO QUE ESTAMOS VIVIENDO HOY, EN BUENA MEDIDA, ES EL RESULTADO DE UNA FALTA DE PREVISIÓN DEL PASADO. O SI SE QUIERE, LAS POCAS SOLUCIONES QUE TENEMOS HOY, SON CONSECUENCIA DE PREVISIONES QUE SE TOMARON EN LA DÉCADA DEL 60".

"PORQUE EN LA DÉCADA DEL 60 SE PENSÓ QUE ERA IMPORTANTE TENER TERRENO PARA UN ANILLO EN TORNO A SANTIAGO, COMO AMÉRICO VESPUCIO. TAMBIÉN SE PENSÓ QUE ERA IMPORTANTE TENER UN METRO EN SANTIAGO.

ESTAS FUERON GRANDES DEFINICIONES, PERO DESPUÉS HEMOS HECHO MUY POCO EN TÉRMINOS DE DEFINICIONES".

"DESDE EL PUNTO DE VISTA URBANO, ES INDISPENSABLE TOMAR LAS MEDIDAS PARA QUE LA INFRAESTRUCTURA TIENDA A PRIVILEGIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO POR SOBRE EL TRANSPORTE PRIVADO. NO ES POSIBLE MANTENER UNA CIUDAD CON LOS NIVELES ACTUALES DE EXPANSIÓN, PORQUE LA SOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO LA HARÁ INMANEJABLE".

"ENTRE 1982 Y 1992, SANTIAGO PRÁCTICAMENTE NO CRECIÓ EN POBLACIÓN. TENEMOS CASI LA MISMA POBLACIÓN. LO QUE CAMBIÓ ES EL NÚMERO DE AUTOS EN LA POBLACIÓN, QUE, POR LO DEMÁS, VA A SEGUIR CAMBIANDO. COMO SE SABE, CHILE ESTÁ EN EL TRAMO DE LOS 4.500 A 4.700 DÓLARES POR HABITANTE, Y DECIMOS QUE ES PROBABLE QUE EL PGB SE TRIPLIQUE EN LOS PRÓXIMOS 15 AÑOS, LO QUE SIGNIFICA DOBLAR EL PRODUCTO POR HABITANTE. CUANDO SE ALCANZA ESE NIVEL DE DESARROLLO, PARTE DEL CRECIMIENTO SE TRASLADA AL AUMENTO DEL PARQUE AUTOMOTRIZ. Y, POR LO TANTO, LO

QUE TENEMOS QUE PREVER ES QUE EL CRECIMIENTO DE CHILE VA A SIGNIFICAR UN INCREMENTO MAYOR DEL PARQUE AUTOMOTRIZ QUE DEL PIB. EN CONSECUENCIA, EN CIUDADES COMO SANTIAGO O VALPARAÍSO, CONCEPCIÓN Y OTRAS, DEBEMOS TOMAR LAS MEDIDAS INDISPENSABLES PARA QUE, POR UNA PARTE, SEA EL TRANSPORTE PÚBLICO EL QUE RESUELVAN LOS DESPLAZAMIENTOS EN LA CIUDAD Y, POR OTRA, EL TRANSPORTE PRIVADO PAGUE PARA PODER TENER SUS PROPIAS PISTAS".

"EN OTRAS PALABRAS, CREEMOS QUE PARA LAS GRANDES CIUDADES ES INDISPENSABLE UNA DOBLE POLÍTICA: DE FUERTE INVERSIÓN PÚBLICA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y DE FUERTE INVERSIÓN PRIVADA PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE PRIVADO. ÉSTA ES UNA POLÍTICA DE EQUIDAD RESPECTO DE TODOS LOS SECTORES Y ES LA ÚNICA FORMA DE PODER DEFINIR AHORA LAS GRANDES ARTERIAS QUE HAREMOS EN ADELANTE".

"ADEMÁS, HAY TRES DEFINICIONES QUE ESTÁN PENDIENTES RESPECTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

- PRIMERO, LA NECESIDAD DE EXTENDER EL SISTEMA DE VÍAS EXCLUSIVAS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO, LOS BUSES.

- SEGUNDO, LA NECESIDAD DE DEFINIR UN PROGRAMA DE EXPANSIÓN FUTURO PARA LAS LÍNEAS DEL METRO DENTRO DE SANTIAGO, ENTENDIENDO QUE ESTA INVERSIÓN DEL METRO DEBE COMBINARSE CON LO QUE PLANTEAMOS EN TERCER LUGAR.

- TERCERO, EL TRANSPORTE SUBURBANO FERROVIARIO, QUE IMPLIQUE APROVECHAR LAS ACTUALES FAJAS QUE HOY TENEMOS, EN LO QUE ERA EL ANTIGUO FERROCARRIL A VALPARAÍSO, LÉASE SANTIAGO-TILITIL, CON UN EVENTUAL RAMAL HACIA COLINA; SANTIAGO-MELIPILLA Y SANTIAGO-RANCAGUA".

"EN OTRAS PALABRAS, SI SOMOS CAPACES DE GENERAR UN TRANSPORTE PÚBLICO ADECUADO, LA EXPANSIÓN DE LA CIUDAD SE VA A ORDENAR EN TORNO DE ESTOS EJES ARTICULADORES, HACIA EL NORTE, HACIA EL PONIENTE Y HACIA EL SUR,

CONSTRUYENDO UNA MODALIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEJOR CALIDAD QUE EL QUE HOY TENEMOS. ESTA ES LA ÚNICA POSIBILIDAD DE ALCANZAR UN NIVEL DE DESCONGESTIÓN IMPORTANTE".

"IGUALMENTE DETERMINANTE Y DECISIVO PARA LAS DEFINICIONES QUE TENEMOS QUE HACER, ES EL TEMA MEDIOAMBIENTAL, YA QUE CADA UNO DE ESTOS PROYECTOS SERÁ EVALUADO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE SU IMPACTO EN ESTE ÁMBITO. DEBEMOS COMPATIBILIZAR LA CALIDAD DE VIDA CON LA POSIBILIDAD REAL DE MEJORAR LA REALIDAD PRESENTE DE NUESTRA CIUDAD".

"ESTE ELEMENTO URBANO PASA A SER ESENCIAL DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CALIDAD DE VIDA DE LA GENTE, COMO TAMBIÉN LO SON AQUELLAS OBRAS QUE RESUELVEN LOS PROBLEMAS DE LOS SECTORES DE MENORES INGRESOS".

## QUINTA META

CONSTRUIR MÁS PARA Y  
CON LA GENTE, MEJORANDO  
SU CALIDAD DE VIDA

"NUESTRO PAÍS AÚN SE CARACTERIZA POR MANIFESTAR GRANDES DESIGUALDADES SOCIALES. PARA SU SUPERACIÓN, EL MINISTERIO CONTRIBUYE CON DISTINTAS OBRAS, DESTINADAS A FACILITAR EL TRANSPORTE Y LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL DE ÁREAS AISLADAS, A MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE POBLADORES DE ESCASOS RECURSOS, ASÍ COMO A PERMITIR EL DESARROLLO DE NUEVAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS".

"EN ESTE ÁMBITO, LAS OBRAS ORIENTADAS AL DESARROLLO PRODUCTIVO, COMO SON LAS DE RIEGO Y PORTUARIAS, PASAN A SER FUNDAMENTALES PARA LA INSERCIÓN EN LA ECONOMÍA DE GRUPOS DE CAMPESINOS Y PESCADORES ARTESANALES".

"DE IGUAL FORMA, LAS OBRAS DESTINADAS AL MEJORAMIENTO DE LAS COMUNICACIONES Y LA INTEGRACIÓN, COMO SON LOS CAMINOS

COMUNALES, LOS PUENTES Y CICLOVÍAS, LAS PASARELAS, LOS AERÓDROMOS, LAS RAMPAS Y BALSEOS PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL, CONSTITUYEN UN FUERTE APOYO AL DESARROLLO DE LAS ÁREAS AISLADAS Y FRONTERIZAS, PERMITIENDO EL FLUJO DE PRODUCTOS HACIA Y DESDE LOS MERCADOS Y EL ACCESO A LA RED DE SERVICIOS SOCIALES".

"TAMBIÉN SE HACEN INVERSIONES DESTINADAS AL MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE VIDA, A TRAVÉS DE LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE AGUA POTABLE RURAL, EN LOCALIDADES CONCENTRADAS".

"SIN EMBARGO, LAS NECESIDADES SON SUPERIORES A LOS RECURSOS. HAY UN DÉFICIT ACUMULADO DE INFRAESTRUCTURA, ESPECIALMENTE CRÍTICO EN COMUNAS DE MAYOR POBREZA. POR ELLO, SE REQUIERE HACER ESFUERZOS MÚLTIPLES, DESTINADOS A FOCALIZAR Y PRIORIZAR PROYECTOS HACIA SECTORES

POBRES, A HACER MÁS EFICIENTES LAS INVERSIONES, ASÍ COMO A AUNAR VOLUNTADES POLÍTICAS Y TÉCNICAS TRAS ESOS OBJETIVOS".

"EN ESTE SENTIDO, ES POLÍTICA DEL M.O.P. LOGRAR UN DESARROLLO INTEGRAL Y POTENCIAR LAS INVERSIONES A TRAVÉS DE LAS SIGUIENTES LÍNEAS DE ACCIÓN:

- INTEGRAR PROYECTOS A LAS ESTRATEGIAS Blicos o privados que incidan en su éxito.

- ESTIMULAR EL DESARROLLO DE PROYECTOS PRODUCTIVOS, COMPLEMENTARIOS A LAS OBRAS.

- INCREMENTAR LA PARTICIPACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE USUARIOS PARA QUE ASUMAN RESPONSABLEMENTE LA ADMINISTRACIÓN, MANTENCIÓN Y OPERACIÓN DE LAS OBRAS."

## SEXTA META

### LOGRAR UN CONSENSO SOBRE EL FINANCIAMIENTO ADECUADO PARA ESTOS OBJETIVOS

"SIN DUDA, ES MUY RELEVANTE COMPRENDER QUE DEBEMOS LLEGAR A UN CIERTO GRADO DE CONSENSO ENTRE NOSOTROS SOBRE LAS MODALIDADES DE FINANCIAMIENTO PARA LO QUE HEMOS PLANTEADO".

"CREO QUE ES INDISPENSABLE ADQUIRIR UN COMPROMISO SERIO EN CUANTO A QUE EL FINANCIAMIENTO EN LA INVERSIÓN PÚBLICA DEBE SER DOS O TRES PUNTOS PORCENTUALES SUPERIOR AL CRECIMIENTO DEL PRODUCTO DEL AÑO ANTERIOR. SI NO ESTABLECEMOS UNA RELACIÓN ENTRE EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA Y EL CRECIMIENTO DE LA INVERSIÓN PÚBLICA, DIFÍCILMENTE ESTAREMOS EN CONDICIONES DE MANTENER EL PROGRAMA TRAZADO. ESTO ES REALISTA Y ACORDE CON PRINCIPIOS MACROECONÓMICOS SÓLIDOS: LAS FINANZAS PÚBLICAS DE CHILE NOS DICEN QUE CUANDO EL PGB CRECE, EL INGRESO FISCAL CRECE NORMALMENTE UN PUNTO MÁS QUE EL PGB".

"SI ACEPTAMOS QUE LOS MINISTROS DE HACIENDA SEGUIRÁN SIENDO TAN CUIDADOSOS COMO LOS ACTUALES Y, EN CONSECUENCIA, NO VAN A QUERER GASTAR MÁS DE LO QUE RECIBEN COMO INGRESO, ACEPTEMOS ENTONCES QUE VAMOS A TENER UN NIVEL DE GASTO SIMILAR O UN POCO INFERIOR AL NIVEL DE CRECIMIENTO DEL PRODUCTO. SI ESO ES ASÍ, Y TENEMOS CARENCIA DE INFRAESTRUCTURA, LO QUE HEMOS CONVENIDO ES QUE EL FINANCIAMIENTO DE LA INVERSIÓN PÚBLICA SERÁ EQUIVALENTE AL CRECIMIENTO DEL PRODUCTO GEOGRÁFICO, MÁS DOS O TRES PUNTOS".

"ESTOS AÑOS HEMOS CRECIDO A UNA TASA SUPERIOR AL 10% REAL. ALGUIEN PODRÁ DECIR QUE ES DEMASIADO, PROPONGAMOS UNA CIFRA MÁS MODESTA PERO EFECTIVA, QUE MÁS QUE UN DEBATE PERMANENTE AÑO A AÑO, SEA UN COMPROMISO DE PAÍS, DE ENTENDER QUE ASÍ PODEMOS CONSEGUIR LOS FINANCIAMIENTOS INDISPENSABLES PARA AVANZAR".

"DE IGUAL FORMA, ACEPTEMOS COMO CRITERIO QUE AQUELLAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE CARÁCTER PRODUCTIVO, CUYO NIVEL DE DEMANDA PERMITE SU FINANCIAMIENTO A TRAVÉS

DEL COBRO DIRECTO A SUS USUARIOS, SE ENTREGUEN EN CONCESIÓN A LOS PRIVADOS. EN OTRAS PALABRAS, TODA CARRETERA QUE EN FUNCIÓN DE SUS TRÁFICOS SEA SUSCEPTIBLE DE CONCESIONARSE, QUE LO SEA. NUESTRAS ESTIMACIONES ACTUALES DICEN QUE DE LOS 80 MIL KILÓMETROS DE CAMINOS QUE TIENE CHILE, CON DISTINTOS ESTÁNDARES, NO MÁS DE 4 A 5 MIL SE PODRÁN CONCESIONAR. QUEDAN 75 MIL KILÓMETROS DE RESPONSABILIDAD DEL ÁMBITO PÚBLICO, SIN CONSIDERAR NINGUNO DE LOS CAMINOS POR



HACERSE, QUE HEMOS MENCIONADO EN ESTE DESAFÍO Y PRESENTACIÓN".

"LO QUE ESTAMOS PLANTEANDO ES QUE SI LIBERAMOS RECURSOS, ESTAMOS INTRODUCIENDO

UNA POLÍTICA DE MAYOR EQUIDAD SOCIAL. PORQUE AQUELLA INVERSIÓN QUE IMPLIQUE MEJORAR PROGRAMAS DE AGUA POTABLE RURAL O CAMINOS RURALES, O AQUELLA INVERSIÓN PARA ABORDAR EL TEMA DE LAS AGUAS LLUVIA, SON INVERSIONES QUE JAMÁS REALIZARÁ EL SECTOR PRIVADO. SI NO LO HACE EL ÁMBITO PÚBLICO, NADIE LO HARÁ. SI NO HAY UN MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS QUE LO FINANCIE, NADIE LO FINANCIARÁ. POR ELLO, CREO QUE DEBEMOS TENER CLARIDAD EN UNA POLÍTICA COMÚN DE CÓMO ENTENDEMOS EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA".

"CREO QUE SE HA AVANZADO MUCHO AL RESPECTO. LO IMPORTANTE ES ENTENDER QUE PARA ABORDAR EL DESAFÍO QUE HEMOS PLANTEADO EN ESTA EXPOSICIÓN, EL TEMA DEL FINANCIAMIENTO REQUIERE DE UN ALTO NIVEL DE ENTENDIMIENTO ENTRE TODOS".

## SEPTIMA META

HACER LAS COSAS DE UNA  
FORMA DIFERENTE: HACERLAS  
BIEN, ENTRE TODOS Y CON UN  
CIERTO NIVEL DE BELLEZA

"TODO LO ANTERIOR IMPLICA HACER UN CONJUNTO IMPORTANTE DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA, LAS CUALES TIENEN QUE HACERSE BIEN, ENTRE TODOS Y CON UN CIERTO NIVEL DE BELLEZA. ES DECIR CREO QUE TAMBIÉN PODEMOS HACER LAS COSAS DE UNA FORMA DIFERENTE".

"DE HECHO, HEMOS AVANZADO EN ALGUNAS COSAS: HEMOS IDO MEJORANDO LOS NIVELES DE EFICIENCIA Y TRANSPARENCIA, CONTAMOS CON UN ALTO NIVEL TÉCNICO; PERO AÚN DEBEMOS MEJORAR NUESTRA CAPACIDAD DE PREVER".

"SI DAMOS UNA MIRADA A LA HISTORIA, CONSTATAMOS QUE EN EL PASADO TUVIMOS UN SENTIDO ESTÉTICO, UN RESPETO AL ENTORNO Y FUIMOS AGREGANDO ATRACTIVOS A LA OBRA PÚBLICA. CELEBRAMOS EL CENTENARIO CON EL

PALACIO DE BELLAS ARTES Y CON EL MUSEO HISTÓRICO, HITOS URBANÍSTICOS FUNDAMENTALES EN LA CIUDAD, QUE LE DIERON CARÁCTER Y PRESENCIA. HICIMOS, POR CIERTO, UNA ESTACIÓN MAPOCHO Y UNA ESTACIÓN CENTRAL, QUE TENÍAN UN PROPÓSITO MUY PRÁCTICO, PERO QUE FUERON OBRAS EMBLEMÁTICAS EN EL DESARROLLO DE LA CIUDAD".

"CREO QUE DEBIÉRAMOS SER CAPACES DE GENERAR A TRAVÉS DE LA OBRA PÚBLICA, DE LA INFRAESTRUCTURA EN GENERAL, UN SENTIDO ESTÉTICO DE HACER LAS COSAS. DEBEMOS INTRODUCIR EN ELLAS NUESTRA CULTURA, LO QUE SOMOS Y LO QUE QUEREMOS SER. CREO QUE CASI NO HAY DIFERENCIAS DE COSTOS O MUY POCOS PARA LA MAGNITUD DE LA INVERSIÓN, SI BUSCAMOS INTRODUCIR UN ELEMENTO ESTÉTICO EN LA INFRAESTRUCTURA QUE QUEREMOS SOÑAR PARA CHILE".

"EN ESTE ÁMBITO TENEMOS UN RETO ADICIONAL. EN EL PASADO HICIMOS UN CONJUNTO MUY GRANDE DE OBRAS PÚBLICAS, A TRAVÉS DE LA ARQUITECTURA PÚBLICA, LA QUE DEJÓ UN SELLO EN LA CIUDAD. EN LOS

PRÓXIMOS AÑOS, Y YA SE ESTÁ VIENDO, HABRÁ UNA ARQUITECTURA PRIVADA QUE VA A MARCAR TAMBIÉN EL SELLO DE LA CIUDAD, COMO NUNCA ANTES LO HIZO".

"ENTONCES, CABE PREGUNTARSE: DÓNDE GENERAMOS UN LUGAR DE ENCUENTRO ENTRE ESA VISIÓN ARQUITECTÓNICA PRIVADA CON LA VISIÓN ARQUITECTÓNICA PÚBLICA, QUE NOS PERMITA DEFINIR EL GRAN ENTORNO DE CIUDAD. EN OTRAS PALABRAS, ASÍ COMO EXISTEN LAS ORDENANZAS QUE NOS DETERMINAN EL TIPO Y LA ALTURA DE LOS EDIFICIOS, DEBIÉRAMOS BUSCAR MODALIDADES PARA ENTENDER QUE ESTAMOS FRENTE A UN ÁREA MUY IMPORTANTE DE LA INFRAESTRUCTURA, QUE TIENE QUE VER CON LAS CARACTERÍSTICAS DEL PAÍS. DEBEMOS BUSCAR UNA APROXIMACIÓN PARA COMPATIBILIZAR LA TREMENDA IMPORTANCIA DE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN LA ARQUITECTURA, PROPIA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DE COMIENZOS DEL SIGLO XX, CON LA CIUDAD MUY DISTINTA QUE VAMOS A TENER A COMIENZOS DEL SIGLO XXI".

"PENSEMOS EN CUALQUIER CIUDAD DE CHILE. ¿CUÁLES FUERON LAS CONSTRUCCIONES QUE SE

DICEN EMBLEMÁTICAS? Y TODOS NOS VAMOS A REMONTAR A LOS HOSPITALES, A LOS GRANDES LICEOS, A LAS GRANDES ESCUELAS, Y A LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL, DE LA ÉPOCA DE MANUEL BALMACEDA Y SUS SUCESORES, QUE DEFINIERON LA CIUDAD. ÉSTO FUE EL PASADO, CABE INTERROGARSE: ¿CÓMO VA A EMERGER LA CIUDAD CHILENA DEL SIGLO XXI, DONDE LA IMPRONTA SERÁ UNA COMPLEMENTARIEDAD INDISPENSABLE ENTRE AMBAS COSAS, LO PÚBLICO Y LO PRIVADO?"

"AQUÍ HEMOS DIBUJADO UN ESCENARIO FUTURO QUE ES POSIBLE A PARTIR DE LAS OBRAS QUE SE HAN HECHO. PERO TAMBIÉN HEMOS APRENDIDO DE LA HISTORIA, QUE NO HAY QUE PERDER LAS OPORTUNIDADES. CHILE HOY DÍA, COMO HA DICHO EL PRESIDENTE FREI, TIENE UNA OPORTUNIDAD Y ÉSTA SE DA TAMBIÉN EN EL ÁMBITO DE LA INFRAESTRUCTURA. LO QUE SE HA HECHO EN ESTOS AÑOS NOS PERMITE MIRAR CON OPTIMISMO LO QUE PODEMOS CONTINUAR HACIENDO".

"LO IMPORTANTE ES DEFINIR BIEN LAS METAS Y TAREAS QUE CONSTITUYEN LOS EJES PRINCIPALES. Y ESTE CICLO DE CONFERENCIAS HA BUSCADO

ABRIR UN CAMINO, UN DEBATE Y UN DIÁLOGO RESPECTO DE CUÁLES SERÁN LOS EJES QUE ORDENAN LA INFRAESTRUCTURA EN CHILE".

"POR MI PARTE, COMO MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, QUIERO SEÑALARLES QUE ESTAMOS ABIERTOS A PARTICIPAR DE ESTE DEBATE, A SER UN ACTOR DEL MISMO Y A ENTENDER QUE LAS DEFINICIONES QUE TOMAMOS AÑO A AÑO DEBEN ESTAR INSERTAS EN UNA VISIÓN DE MÁS LARGO PLAZO. Y EN ESTA VISIÓN DE MÁS LARGO PLAZO, ES TODA LA SOCIEDAD CHILENA, A TRAVÉS DE SUS ACTORES, LA QUE TIENE QUE PARTICIPAR. Y ÉSE FUE, Y NO OTRO, EL SENTIDO DE ESTE CICLO DE CONFERENCIAS".(1)

*1. DE LA INTERVENCIÓN DE RICARDO LAGOS ESCOBAR, MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, TITULADA "LA PRODUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL", EN EL CIERRE DEL CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE INFRAESTRUCTURA Y TERRITORIO. SANTIAGO, 26 MARZO 1996.*

