

Discurso inaugural del Ministro de Obras Publicas Don Ricardo Lagos Escobar.

Señor Secretario Ejecutivo de CEPAL, estimado amigo Gert Rosenthal, señor Senador Ronald McEntire, autoridades regionales, intendentes, alcaldes, representantes de las Fuerzas Armadas, representantes del sector privado, amigos y amigas.

Quiero en primer lugar agradecer a la Comisión Económica de América Latina por facilitarnos sus instalaciones para poder desarrollar esta actividad en el día de hoy. Es tal vez ~~una~~ extraordinariamente apropiado que sea aquí, en la sede de CEPAL, donde podamos abordar el tema de corredores bioceánicos. Es sin duda alguna un escenario natural para analizar el tema y ~~en~~ en cierto modo implica también un reconocimiento a un esfuerzo prolongado que la Comisión Económica desde su fundación el año 48 ha venido desarrollando para poder avanzar en un proceso de integración y desarrollo de los países en América Latina.

El punto desde el cual quisiera partir es el ver como apreciamos, visto como país, el tema de Corredores bioceánicos y en que medida percibimos el hecho que Chile tenga una determinada ubicación geográfica implica una cierta oportunidad histórica que nos parece importante aprovechar.

La economía Mundial avanza hacia una economía de bloques más que de países y en ese contexto, al avanzar hacia una economía de bloques, nuestro país está obviamente ligado a lo que ocurra en América Latina. Esto se ve en un contexto donde se produce además un dinamismo extraordinario desde el punto de vista de lo que es la Cuenca del Pacífico. Estamos viendo que hoy el elemento dinámico que en el pasado fue el Atlántico se desplaza al Pacífico. Todo el crecimiento, después de la Segunda Guerra Mundial, se concentró fundamentalmente en los flujos comerciales del Atlántico Norte. El dinamismo, primero dado por la reconstrucción de Europa y luego el crecimiento de flujos entre países, cambia a una situación distinta. Hoy día el elemento dinamizador del comercio Mundial esta teniendo lugar fundamentalmente en la Cuenca del Pacífico más que en la cuenca del Atlántico Norte. Además, es necesario agregar que hoy día las economías de más rápido crecimiento son precisamente las economías del Sur este Asiático.

En los primeros 5 años de esta década ha sido precisamente el crecimiento de las economías del Sudeste Asiático las que han determinado el ritmo del crecimiento de la economía mundial.

Chile entonces se encuentra en un momento excepcional. Tenemos una ubicación geográfica privilegiada. La geografía es parte de ciertas ventajas comparativas de un país y nuestros 4.000 Kms. de costa sobre el Pacífico nos obligan en consecuencia a plantearnos una modalidad en virtud a la cual nosotros estemos en condiciones de poder avanzar para aprovechar esta ubicación geográfica con la finalidad de poder convertir a Chile en una suerte de puente entre el sudeste Asiático y el resto de los países de América Latina.

El tener un recurso geográfico que queremos dinamizar significa una potencialidad excepcional si lo hacemos adecuadamente. En ese sentido se conocen muchos casos de países que se han desarrollado en torno a una ubicación geográfica. Países mayores o países pequeños pero que en un momento de su historia o de su desarrollo el aprovechamiento de la adjudicación geográfica es lo que explica el dinamismo y el crecimiento posterior. Donde uno ve la Venecia del siglo XV uno ve Rotterdam o Hamburgo como los puertos de entrada a Europa.

Cuando uno ve realidades como la de Singapur entiende que en determinados momentos una ubicación geográfica, unida a una eficiencia en el manejo de los servicios que derivan de su propia dimensión, pueden significar un tremendo avance. Y es en ese sentido que creemos que Chile está en condiciones óptimas. En efecto, el hecho que el Pacífico va a ser la gran cuenca donde va a tener lugar el grueso del desarrollo económico de las próximas 2 o 3 décadas hacia adelante y se a eso agregamos la capacidad o la calidad de que Chile es hoy día un país sólido, económicamente estable, con una inflación decreciente, con un crecimiento sostenido, con un proceso de consolidación de transición democrática, un país integrado al mundo con casi un 40% de su producto geográfico destinado o vinculado al comercio exterior, con un sector servicio consolidado y activo, especialmente en el ámbito de telecomunicaciones, nos permite asevera lo anterior. Dentro de este contexto, nos parece tan importante el ver como podemos establecer estas ventajas desde el punto de vista económico para Chile. En ese sentido, al plantear el tema de corredores bioceánicos, quisiera señalar primero que el tema del corredor bioceánico, de corredor en sí, es un concepto esencialmente dinámico. No estamos hablando de un camino, con un particular trazado, estamos hablando más bien de un sistema integrado de medios de transporte y que tal sistema implica en consecuencia una red vial, fluvial y aérea que permite la conexión del Atlántico al Pacífico. No es que estemos hablando de un paso o de un camino en particular. Es cierto que unir ambos océanos implica tener que superar el tema de la cordillera y eso implica necesariamente pasos. Pero tan importante como estos son los sistemas que hay a ambos lados en el Atlántico y en el Pacífico y es en ese sentido que nos parece también tan importante que en el concepto de corredor bioceánico el puerto pasa a ser un elemento esencial. Nosotros queremos acceder a los puertos del Atlántico pero, más importante, queremos que sean nuestros puertos del Pacífico no sólo puertos respecto de los cuales los países del Atlántico accedan al Pacífico, como así también puertos a través de los cuales los países del sudeste Asiático, a través de Chile, lleguen al Atlántico. Esto implica modificar lo que son hoy grandes corrientes del comercio Mundial.

Las grandes corrientes del Comercio Mundial entre los países del Atlántico y el Sudeste Asiático operan a través del Océano Atlántico, Océano Indico-Océano Atlántico-Canal de Panamá. Lo que estamos buscando es una modificación de lo que son los flujos del comercio en este sentido y aprovechando los flujos de este comercio Chile una ventajas comparativas importantes. Dentro de este concepto y antes de referirme básicamente de lo que hemos avanzado hay 2 elementos que quisiera señalar previamente:

Primero el tema de financiamiento. En general la experiencia histórica indica que en todos los procesos de integración, difícilmente tenemos un financiamiento privado. Cuando uno ve los procesos de integración que han tenido lugar en Estados Unidos, todo el sistema de carreteras del gobierno Federal es un sistema que tiene un financiamiento en lo esencial no privado. Toda la modalidad de financiamiento de la expansión de integración de Europa ha tenido lugar también con financiamiento de los propios entes comunitarios y no con financiamientos privados. Digo esto porque en muchos lugares donde se ha planteado la posibilidad que estos corredores tengan financiamiento privado, creo que si existe rentabilidad privada, asociada a la rentabilidad social, no hay ninguna razón para no aprovechar la rentabilidad privada y que haya financiamiento privado.

Sin embargo, la experiencia nos dice que los flujos de transito, particularmente en los inicios, son relativamente escasos y por lo tanto difícilmente va haber espacio para el financiamiento privado.

En consecuencia, cuando estamos hablando de corredores bioceánicos y los esfuerzos que hay que realizar, estamos hablando fundamentalmente de un financiamiento que nos obliga a pensar en financiamiento público o de financiamiento internacional con garantías públicas. En ese sentido quisiera decir también que indudablemente el tema de los corredores bioceánico debe también vincularse a un concepto que recientemente ha tenido un desarrollo importante en Chile: el de las fronteras interiores. Tal concepto dice relación con la dificultad que el país tiene para poder desarrollar de una manera homogénea las distintas regiones o sectores del país y, por lo tanto, entendiendo que los corredores bioceánicos implican flujos de comercio, flujos y formas de incidencias de unas culturas sobre otras, es indispensable buscar las modalidades para que en los corredores, especialmente cuando van a pasar por bolsones de menor desarrollo relativo, se tomen los resguardos necesarios para que estos también nos den la posibilidad de potenciar el crecimiento en determinadas áreas de menor desarrollo relativo y que estas áreas de menor desarrollo relativo, precisamente por tener menor desarrollo, no sean áreas que terminen teniendo influjos externos que pueden no ser aconsejables desde el punto de vista de país. Creo que este es un elemento importante a tener presente y que es algo que ha estado presente en todos los grandes fenómenos de integración en el mundo. Sin embargo, me parece que el hecho que tengamos que tomar resguardo respecto de esta situación no debe ser un obstáculo como para no entender que Chile tiene una tremenda oportunidad que debe saber aprovechar.

Es en este contexto nos parece que el tema de los corredores bioceánicos presenta un conjunto de ventajas que nos obliga a aprovechar:

Primero economías de escala en lo que dice relación con las diferenciales (sobre eso va haber después exposiciones en la mañana) asociadas a la posición geográfica del país. Por ejemplo, abrir los puertos de Japón con los puertos nuestros del Norte y Centro Norte. Estamos hablando de 8.000 millas versus 12.000 millas desde los puertos del Atlántico a Japón. Dentro de Brasil hay conjunto muy grande de su gran espacio territorial, particularmente el espacio Centro Sur de Brasil, que se encuentra más cerca de los puertos del Pacífico que los puertos del Atlántico. Hay lugares como el Mato Grosso con un tremendo potencial exportador. En total Brasil está exportando 25 millones de toneladas de soya y de estos 25 millones, 10 millones de toneladas están mucho más cerca del Pacífico que del Atlántico. Estamos hablando de 2000 a 2500 Kms. por tierra hacia el Pacífico versus 3.000 a 3.600 Kms. por tierra hacia el Atlántico. En consecuencia no solamente hay una menor distancia marítima, sino también una menor distancia terrestre.

Esta es la razón por la cual no existe duda alguna sobre la necesidad de reorientar los flujos del comercio, lo cual presenta para nosotros un tremendo desafío que dice relación con la necesidad de readecuar también los que son las grandes líneas de transporte marítimo en particular las conferencias que tenemos aquí. Lo que tenemos hoy día es que la mayoría de los barcos desde el Atlántico, que son barcos de 250.000 toneladas y que requieren puertos de un calado de 20 a 22 mts., son tales que esas 12.000 millas de distancia tienen asociado un desplazamiento por tonelada más barato que desde los puertos nuestros simplemente por la naturaleza y magnitud de la embarcación. Ahí está planteado un desafío desde el punto de vista nuestro, de cuales van a hacer nuestros puertos con un calado de 20 a 22 mts. como para que podamos tener barcos de ese desplazamiento. Este elemento está también íntimamente vinculado a lo que puede significar para Chile el desarrollo de ciudades puertos y la demanda por servicios asociados al transporte, servicios financieros, servicios de operación portuaria, servicios de comunicaciones, servicios de transportes, etc.

Creo en alguna ocasión haber compartido con ustedes la cifra de que el 60% de la fruta chilena que llega a Europa pasa por el puerto de Rotterdam, 60% que obviamente Holanda no consume. Por eso hay que decir que del gran esfuerzo chileno de exportador frutícola, una parte muy importante de sus beneficios queda en Rotterdam. Es allí donde se comercializan y contratan los seguros para el desplazamiento de la fruta al resto de Europa, allí se contratan los servicios de transporte y todo lo que está asociado a esta actividad. Rotterdam aprovecha esta ventaja comparativa nuestra de producir fruta dado que tiene un puerto eficiente, modalidades de servicio eficiente y en consecuencia parte, por así decir, de nuestra fruta favorece también al desarrollo de Rotterdam en función de que ellos han sido capaces de dar una infraestructura para dar los servicios adecuados.

Aquí es donde ya veo que tenemos entonces una oportunidad que implica como concebir el desarrollo de una ciudad puerto y como esta ciudad puerto en consecuencia sirve también para poder hacer un desarrollo adecuado en lo que dice relación con los corredores propiamente tal, vale decir el corredor físico.

Me parece, y con eso quisiera concluir con dos observaciones, que hay un espacio muy amplio para una asociación entre el estado y el sector privado. El rol del sector privado es crear las corrientes de comercio, desarrollar los servicios asociados y contribuir a la gestión y financiamiento de infraestructura, si es posible del ámbito de los puertos, y el Estado tiene que generar las condiciones de integración a través de los acuerdos internacionales.

A partir de estos hechos, en el Ministerio a mi cargo se ha tomado un camino muy concreto que dice relación con tres líneas fundamentales: una primera que se refiere a la existencia de un corredor que está planteado desde los puertos nuestros del Pacífico en el Norte, hacia Bolivia y Brasil (fundamentalmente estamos hablando de Arica e Iquique hacia la Paz, Santa Cruz y de allí hacia el Sur de Brasil el Mato Grosso, Rondonia etc) y un segundo corredor, donde lo que está planteado fundamentalmente son puertos de más al Sur. Estamos hablando fundamentalmente del puerto de Antofagasta y los pasos de Sico y Jama y de allí hacia lo que es Salta, Paraguay y hacia el Sur de Brasil en la Cuenca del Atlántico.

Lo que hemos planteado a los gobiernos de Brasil, Paraguay, Uruguay, Argentina y Perú es la posibilidad de presentar dos proyectos concretos. Uno tiene que ver con Tambo Quemado y Huara Colchane y el otro que tiene que ver con el paso de Jama y Sico. En ambos casos querría decir que Chile tendría un corredor íntegramente asfaltado el que va hasta Tambo Quemado, un corredor con un nivel de alto estándar pero sin llegar a pavimento Iquique / Oruro, y en el segundo corredor (que tendríamos íntegramente asfaltado) que va por el paso de Jama y uno con un alto estándar. En ambos casos lo que estamos haciendo (y lo que hemos propuesto a los otros gobiernos amigos) es generar uno o dos proyectos multilaterales, con participación de todos los países, en donde lo que son los recursos que los países están aportando serían fondos de contrapartida, de manera que en el caso de aquellos países que requieren financiamiento externo tengan mayor facilidad para acceder a ellos, vale decir, queremos asegurarnos que el tremendo esfuerzo que está haciendo Chile hoy (estamos gastando una cantidad enorme de recursos en la pavimentación, para llegar hasta el paso Jama implica 22.000 millones de aquí al año 99; en total estamos gastando más de 40.000 millones en lo que vamos a hacer de aquí al 99 respecto de estos pasos) tenga su vuelco natural a través del esfuerzo que tienen que hacer los otros países. Tenemos una necesidad imperiosa de asegurarnos que la tarea que tiene que hacer Brasil y Argentina, más la que tiene que hacer Bolivia y Paraguay, la hagan en los tiempos oportunos. Nada sacaremos con llevar nosotros nuestros caminos hasta la frontera si de ahí para allá no tenemos nada.

En suma, yo creo que hemos avanzado lo suficiente como para poder estar en condiciones de tener proyectos lo suficientemente ambiciosos que nos permitiesen tener un principio de acuerdo internacional respecto de las modalidades de integración física, lo que nos permitiría desarrollar el tema de los corredores de manera compartida. En tal caso, tendríamos entonces el desafío de preparar los elementos necesarios para poder aprovechar estos corredores con la idea de que culminen en un sistema de puertos y aeropuertos indispensables de poder desarrollar adecuadamente.

Aquí hay ventajas desde el punto de vista de la producción, del punto de vista de los servicios y también, por que no decirlo, desde el punto de vista del turismo. No me cabe la menor duda que la existencia de estos corredores, si Chile genera las condiciones adecuadas, tendrían una realidad absolutamente diferente a futuro, particularmente en lo que dice relación con el Norte de Chile.

Última reflexión. Hay otros corredores bioceánicos en la Zona Central y en la Zona Sur. Estos corredores tienen mucho más que ver con la negociación de los pasos fronterizos que han sido definidos como prioritarios por los presidentes de Chile y Argentina. Además, en esta reunión se va a plantear el tema del túnel de baja altura y los resultados del estudio que estamos llegando con la Firma Internacional, a quién se le solicitó conjuntamente con el gobierno Argentino una evaluación de la factibilidad de aquello.

Me parece que la importancia de haber desarrollado esta reunión y este seminario de debate sobre este tema, en donde quisiéramos informar un poco lo que hemos venido desarrollando, apunta fundamentalmente, como dije, a la posibilidad de tener una infraestructura que genere las condiciones adecuadas para que efectivamente Chile aproveche esta oportunidad.

Muchas Gracias.

Discurso inaugural del Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina Sr. Gert Rosenthal.

Muchas gracias señor Ministro, señor Senador, estimados amigos. En primer lugar le agradezco al señor Ministro y amigo Ricardo Lagos las amables palabras para con la CEPA. Al contrario, somos nosotros los agradecidos de que se haya tomado la decisión de hacer este evento aquí en la CEPAL, ya que tenemos una larga asociación con el tema de integración física con el Cono Sur y nos complace muchísimo recibir un grupo tan autorizado de personas para reexaminar este tema tan apasionado. En realidad, esta es la segunda vez que coincidimos en un tema muy similar. Hará poco tiempo, creo que fue en octubre, que nos reunimos también en la CEPAL para examinar el tema de los corredores bioceánicos y en esa ocasión cubrí el tema del punto de vista de la CEPAL y yo quisiera detener el debate de esta reunión de manera que me voy a limitar aquí a un par de cosas. En primer lugar introducir el tema de las negociaciones multinacionales, que el Ministro tocó muy brevemente. Uno no puede hablar de corredores interoceánicos sin incorporar a los varios países que se mencionaron y en segundo lugar, ninguno de estos proyectos avanzara sin el apoyo de la Comunidad Financiera Internacional y ciertamente la capacidad de negociación de los países del Cono Sur se multiplicará actuando de manera conjunta frente a la alternativa de que cada país vaya sumando pedacitos en la actividad. Lo segundo era más bien como dueño de casa darles la más cordial bienvenida, hacer votos porque el debate de hoy sea fructífero, que haga

aportes no sólo a la temática desde la óptica chilena sino también la que estamos viendo aquí en la CEPAL, que es la subregional. Así que dicho esto, muchas gracias por haberme permitido participar en este seminario y sean muy bienvenidos.

Gracias.

**Discurso de la Directora General de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas
Sra. Irene López Grondona.**

Señor Secretario Ejecutivo de CEPAL don Gert Rosenthal, señor Ministro de Obras Públicas, Ricardo Lagos Escobar, señor Ronald McEntire Senador de la República, autoridades regionales, autoridades civiles y militares, señores empresarios, señoras y señores.

En primer lugar, quiero agradecerles a todos ustedes por su presencia hoy aquí, participando con nosotros en este seminario al que hemos invitado a autoridades de distintos sectores, de manera de enriquecer la conversación. Los invito a escuchar y participar activamente. Queremos que el día de hoy sea muy fructífero, que nuestras conversaciones, nuestras preguntas y el intercambio de experiencias nos permita avanzar en la construcción de una visión compartida de país.

Un Nuevo Concepto de Planificación:

La planificación de infraestructura está en proceso de evolución. Los conceptos tradicionales de planificación centralizada no permiten responder con la flexibilidad y el dinamismo que requiere el mundo moderno. En su lugar, se incorporan elementos de planificación multisectorial, se pone énfasis en las políticas y estrategias más que en la programación de obras, y se generan los marcos y condiciones necesarias para que los distintos agentes se desarrollen en forma descentralizada.

Dado que ya no existe un ente que necesariamente dirija, ejecute y controle, en forma natural se integran otros actores a estos procesos, entre ellos el sector privado, permitiendo agregar al sistema, creatividad y eficiencia.

La planificación de la infraestructura deberá responder a los grandes desafíos nacionales. El desarrollo económico plantea importantes requerimientos de infraestructura productiva; la apertura económica se traduce en necesidades concretas de vías expeditas de acceso físico a los mercados externos y los requerimientos sociales y de integración aportan nuevos elementos a considerar. Todo ello, dentro de un enfoque de sustentabilidad ambiental.

Lo anterior se traduce en una necesidad concreta de hacer viable el crecimiento económico del país, inducir el desarrollo de nuevos polos de actividad económica, potenciar las condiciones competitivas de la región, y participar en la tarea imperativa de mejorar la calidad de vida de la población más desfavorecida, en cuanto a sus servicios básicos (Agua Potable Rural), sus oportunidades laborales (caletas pesqueras) y su aislamiento físico (sendas de penetración, transporte insular y en algunos casos, caminos internacionales).