

PALABRAS DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,
D. RICARDO LAGOS ESCOBAR, EN CEREMONIA DE PUESTA
EN MARCHA DEL BY-PASS TEMUCO

VILCUN, 30 de diciembre de 2002

Hace poco más de dos años estuvimos aquí cuando se colocó la primera piedra de lo que iba a ser este by pass, como nos los recordaba el gerente.

Esta es una obra que aquí ha sido ya largamente descrita, sin embargo creo que lo más importante respecto de esta obra es que demostramos que era posible grandes obras de progreso y que el progreso fuera para todos, no solamente para el que va a usar esta carretera, que el progreso también llegaba a aquellos que están al lado de la carretera.

Y quiero aquí decir que cuando se resolvió hacer esta obra, en el Ministerio de Obras Públicas había un trazado y ese trazado trajo problemas. Lo que apareció, como ocurre siempre, claro, fueron los problemas, "oposición al by pass, Temuco en pie de guerra, no pasarán". Es normal. Lo importante para una autoridad es tener claridad en lo que se quiere.

Y por eso entonces se comenzó a trabajar directamente con las comunidades involucradas. Y es bueno decirlo aquí: hubo 18 trazados distintos de by pass, 18. El primero costaba 30 millones de dólares, el número 18 costaba 58 millones de dólares. La pregunta que uno tiene que hacerse, ¿se justificaba gastar 28 adicionales, si con esos 28 adicionales las comunidades afectadas iban a percibir que también era el progreso para ellos? Y esa fue la decisión.

Es fácil decir después, "oiga, se gastó mucho, ¿ah?". Es que había que demostrar que era posible que el progreso que esta obra significa para Temuco, para la región y para Chile, era compatible también con el progreso que esta obra tiene que significar para las comunidades mapuches que estaban a la vera. Y se hizo un levantamiento topográfico de cada uno de los lugares sagrados donde había cementerios en esta ruta, de donde había campos de juego, que en su concepto, de las comunidades, no podían tocarse, y a partir de eso, entonces, se hizo el trazado final, respetando aquello.

Después dejé el Ministerio de Obras Públicas, fui candidato a la Presidencia, y muchas veces me preguntaron por distintos temas que tenían que ver en grandes obras y el respeto a la comunidad, y siempre puse como ejemplo esto. Siempre puse como ejemplo que usted puede tener una gran obra, como es Ralco, y el respeto a los pehuenches que ahí están, y cómo somos capaces, entonces, de construir un país en que ambos elementos se conjugan de una manera armoniosa.

Y por eso hoy día estoy contento de estar acá, de compartir con ustedes, porque hoy día en torno a esta obra, entonces, confluyen muchas cosas, está la materialidad, claro, lo que vemos, y entonces nos sentimos orgullosos, como muy bien usted lo dijo, de nuestros técnicos, de nuestros ingenieros, de nuestros trabajadores, de nuestros funcionarios de Obras Públicas que pudieron sacar esto adelante. Bien por ellos. Pero también está la forma en que se hizo con respeto a cada uno de los sectores involucrados, y eso creo que fue tremendamente importante.

Y cuando venía acá, nos paramos en Licanco, había una parte de la comunidad allí, me saludó, y salió de entre ellos una señora que me dijo "Presidente, Presidente, usted me está debiendo algo. Usted quedó de venir a visitarme a mi casa". Le dije que a la vuelta iba a pasar a verla. La historia es muy simple, en uno de los trazados la casa de esta señora quedaba afectada y tenía que volar, y esta señora llegó a mi oficina en Santiago, encabezando a representantes de más de 30 comunidades, hubo una reunión, podríamos decir muy dinámica, en donde yo a la señora le dije "señora, le dije, lo que puedo yo a usted garantizar es que si se sale de esa casa, usted va a llegar a otra casa". "No le creo", me dijo. "Bueno, le dije, si yo le gano la apuesta, usted me tiene que invitar a su casa". A regañadientes me invitó a su casa.

La construcción era más dinámica, y prueba de ese dinamismo es que al final hubo un trazado que no pasó por la casa de la señora, y ahí está la casa de la señora, ustedes la verán, una casa amarilla, a unos 100 metros de la carretera, entonces me dijo, "ahora igual me debe la visita a la casa", y le dije que iba a pasar a la casa.

¿Por qué digo esto?, porque a ratos en estas obras hay que tener una gran claridad en lo que se quiere hacer, y aprendí entonces en el Ministerio de Obras Públicas, que así es como hay que manejar también un país, hay que tener gran claridad en lo que se quiere hacer.

Si me dedicara a mirar lo que son los balances, estaría todo desanimado. ¿Han visto los balances de este año? ¿En qué balance de este año han aparecido este by pass? ¿En qué balance de este año ha aparecido los niveles de inversión que hemos tenido en este campo de Obras Públicas? ¿En qué balance de este año ha aparecido un agradecimiento mínimo que sea, a aquellos funcionarios públicos que este año van a tener un reajuste tan modesto? Y para qué decir de los profesores, que prácticamente no tienen reajuste. Y, claro, se anunció protestas, con razón, y no las hubo.

¿En qué balance de este año le vamos a decir "gracias" a aquellos trabajadores que entienden que ante una situación difícil de crisis internacional, donde el país crece solo al 2% y no al 6 como quisiéramos, entonces hay que apretarse el cinturón y ellos lo han hecho dando un ejemplo? ¿En qué balance aparece esto? ¿En qué balance aparece nuestro agradecimiento a estas comunidades que entendieron que había que hacer un by pass, pero que ellos también tenían que participar del progreso para darles las gracias, y demostramos que es posible ambas cosas?

¿En qué balance de este año hemos visto, entonces, también esta otra cara de este Chile que es capaz de mostrar esto? ¿En qué balance de este año hemos dicho qué tiene este país por el cual vienen capitales extranjeros y en este rincón de Chile deciden poner 60 millones de dólares, que los van a recuperar en los próximos 20 ó 30 años? ¿Y por qué los colocan acá esta cantidad de dinero? Porque, como ustedes lo han dicho, entienden que se trata de un país serio, que cumple, que hace sus tareas.

Por eso, entonces, en este tramo de la ruta de La Araucanía Collipulli-Temuco son 300 millones de dólares que ahí están, y hay más de 1.500, 1.600 millones entre Serena y Puerto Montt. ¿En qué balance de este año decimos “pongamos en positivo esto”?

Y como el balance es positivo, entonces hoy día quisiera compartir con ustedes dos cifras solamente: primero, el año próximo, 2003, vamos a llamar a nuevos programas de concesiones en el Ministerio de Obras Públicas, por más de 1.200 millones de dólares. Y eso va a implicar, entonces, muchos by pass, muchas obras de adelanto.

Lo segundo que quisiera decir, es que me habría gustado ver en el balance del 2002 que el Ministerio de Obras Públicas invirtió más/menos 600 millones y el año próximo vamos a invertir un poquito más, 650, y el sector privado el año pasado y el próximo va a invertir más o menos 800 millones de dólares, 800 millones de dólares. Me habría gustado ver, entonces, en el balance, y quiero ahora anunciar para el año 2003, 1.500 millones de dólares de inversión en el ámbito de las obras públicas, a partir de recursos fiscales y a partir de recursos privados. Ese es el desafío que tenemos por delante.

Y, es cierto, quiero hablar en defensa de los funcionarios de Obras Públicas. En 1990 la planta de Obras Públicas es la que era hoy, la misma. En 1990 se invertían en Chile 200 millones de dólares, anótenlo bien por favor, 200 millones de dólares en obras públicas. Nos da para hacer 3 by pass y punto final. Eso es lo que se invertía en Chile el año 90. Y ahora se invierte 1.500, 1.500 con la misma planta y con los mismos funcionarios.

Entonces, claro, estamos contentos porque hubo un buen acuerdo con las comunidades. ¿Y qué sabía el Ministerio de Obras Públicas de cómo hacemos acuerdos con las comunidades? El Ministerio de Obras Públicas sabe hacer puentes, caminos, por aquí va el tazado y aquí qué le ponemos. Entonces tuvimos que contratar personas que supieran conversar con ellos, respetarlos, entenderlos. Y eso es lo que hicimos, los contratamos.

¿Es que usted comprende que no es posible tener una planta para invertir 200 millones y la misma planta para invertir 1.500? O la primera era un conjunto de gente muy ociosa que no hacía nada, porque eran muchos para

invertir 200, ó en el segundo caso, son muy pocos para poder trabajar con los 1.500 millones. Y esto, entonces, es lo que ha ocurrido.

Y, entonces, en defensa del Ministerio de Obras Públicas tengo que decir que junto con ser gente que se pone la camiseta, que es la que tiene el grueso de los funcionarios de la función pública, fue necesario también tener muchos contratos a honorarios para poder hacerlo. ¿Y saben por qué? Porque como ministro de Obras Públicas fracasé cuando establecí que era necesario tener una nueva modalidad, agregar a la planta las funciones críticas, y estas funciones críticas eran más o menos 800 funcionarios que tenían que ser contratados con remuneraciones especiales, y que estos funcionarios podían ser más o menos, según el Ministerio de Obras Públicas tuviera más inversión o menos inversión, el huevo de Colón, ¿verdad? Si voy a invertir 200 millones, necesito esta cantidad de gente; si voy a invertir 1.500, necesito esta cantidad de gente.

Yo no quiero justificar irregularidades, por ningún motivo, pero creo que el país se merece una explicación más inteligente del tremendo esfuerzo que ha hecho este Ministerio, y eso no lo he visto, no lo he visto en el balance, no he visto en el balance lo que ha significado este tremendo esfuerzo de pasar de 200 a 1.500, y no he visto en el balance que cuando planteamos el tema de las funciones críticas para resolver este problema en el Ministerio, costó mucho sacarlo, con votos en contra, pero aquellos diputados y senadores que perdieron la votación en el Parlamento, se fueron al Tribunal Constitucional sosteniendo que era inconstitucional las funciones críticas, lo mismo que vamos a hacer ahora dentro de la campaña de la Agenda Probidad. Qué distinto habría sido si el año 98, cuando planteamos esto, esto se hubiera aprobado. Tengo autoridad moral para levantar mi voz y para salir en defensa de este Ministerio, que es ejemplo de este país.

Pero junto con esto, y lo que aquí se ha hecho, hay algo que me parece tan importante como el anterior, y es lo que planteó el alcalde y el ministro: qué responsabilidad tiene hoy la región y tiene esta ciudad.

Aquí, a través de estas obras, hay un desafío distinto a la región, y son ustedes en la región los que tienen que plantearlo. Todo by pass, usted lo construye y es un polo de atracción. Y, claro, cuando el año 45 se hizo la avenida Caupolicán, no estoy seguro, pero intuyo que la avenida Caupolicán

debe haber sido casi el by pass del Temuco de la época, que quedaba bastante porque, claro, ¿qué es lo que atraía a la ciudad de Temuco el 45? La estación de ferrocarriles. Era en torno a la estación de ferrocarril que éste naciera. ¿Y qué fue Chillán? La carretera que pasaba era el by pass de Chillán, pero la carretera atrae y termina siendo la ciudad de Chillán. Y eso ocurre aquí con la avenida Caupolicán.

Entonces ahora, lo más importante, tarea para el gobierno regional, tarea para el alcalde, cómo establecen, entonces, el plan regulador, para que el by pass siga siendo by pass y para que la expansión que trae la ciudad a partir de esto, sea una expansión racional, inteligente, que permita, entonces, conciliar ambos elementos.

Y para ello, entonces, tenemos también que agregar los otros elementos a los que señaló hoy día el ministro Juan Carlos Latorre, el futuro aeropuerto que hay que construir, y que esperamos que quede definitivamente durante el 2003 definida su ubicación y su decisión de llevarlo adelante, y también algo tan importante como lo anterior, todo lo que se ha hecho en materia de conectividad con Argentina, que es el otro elemento importante de desarrollo para la región.

En suma, junto con señalar los desafíos que tenemos, a partir de la satisfacción de este by pass, yo quisiera aquí señalar mis agradecimientos a los funcionarios por la forma en que fueron capaces de encabezar una tarea difícil, como difícil es el camino por la costa, como difícil son las negociaciones que tenemos en el Lago Budy, y en donde tenemos que seguir avanzando con respeto a lo que allí hay.

Y, en ese sentido, la Secretaría Regional Ministerial, en ese sentido, el que en ese momento era el intendente de la época, y en cuyas oficinas tuvimos las primeras reuniones con los representantes de las comunidades.

Y atrás, en consecuencia, creo que quedaron aquellos momentos en donde tratábamos de conciliar puntos de vista que parecían difíciles, pero en donde yo quiero decir que aprendí a respetar enormemente a aquellas comunidades que fueron capaces de comprender que no había que oponerse al progreso, que lo que había que hacer era unirse al progreso, que lo que había que hacer era decir "no al by pass". Lo que había que decir era "sí al by pass,

pero sí al progreso que a nosotros también nos tiene que traer el by pass". Esa es la forma de entender el desarrollo de Chile.

Y lo que hoy estamos viendo, creo entonces que es un momento de satisfacción y de alegría, porque culmina una larga etapa que pareció tan difícil, y parecía tan lejana.

En 1945 se construyó Caupolicán; casi 60 años después tenemos un by pass. Es un signo del Chile que avanza y progresa. Después de todo, en 1945 habían pasado casi 60 años desde que el ferrocarril había llegado a La Araucanía. Ciento veinte años atrás tuvimos un ferrocarril que llegó por acá entre el 89 y el 99 del siglo XIX, el 45 la Ruta 5, y ahora, 60 años después, el by pass. Esa es la historia de esta región, su conectividad con el resto de Chile. La diferencia es que ahora entendemos que la conectividad tiene que ser progreso para todos sus habitantes. Eso es lo que esto simboliza y por eso estamos muy satisfechos de haber compartido con ustedes.

Muchas gracias.

* * * * *

VILCUN, 30 de diciembre de 2002.
MIs/ems.

República de Chile
Presidencia
Secretaría de Prensa

Improvisación

PALABRAS DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,
D. RICARDO LAGOS ESCOBAR, EN CEREMONIA DE PUESTA
EN MARCHA DEL BY-PASS TEMUCO

VILCUN, 30 de diciembre de 2002

Hace poco más de dos años estuvimos aquí cuando se colocó la primera piedra de lo que iba a ser este by pass, como nos los recordaba el gerente.

Esta es una obra que aquí ha sido ya largamente descrita, sin embargo creo que lo más importante respecto de esta obra es que demostramos que era posible grandes obras de progreso y que el progreso fuera para todos, no solamente para el que va a usar esta carretera, que el progreso también llegaba a aquellos que están al lado de la carretera.

Y quiero aquí decir que cuando se resolvió hacer esta obra, en el Ministerio de Obras Públicas había un trazado y ese trazado trajo problemas. Lo que apareció, como ocurre siempre, claro, fueron los problemas, "oposición al by pass, Temuco en pie de guerra, no pasarán". Es normal. Lo importante para una autoridad es tener claridad en lo que se quiere.

Y por eso entonces se comenzó a trabajar directamente con las comunidades involucradas. Y es bueno decirlo aquí: hubo 18 trazados distintos de by pass, 18. El primero costaba 30 millones de dólares, el número 18 costaba 58 millones de dólares. La pregunta que uno tiene que hacerse, ¿se justificaba gastar 28 adicionales, si con esos 28 adicionales las comunidades afectadas iban a percibir que también era el progreso para ellos? Y esa fue la decisión.

Es fácil decir después, “oiga, se gastó mucho, ¿ah?”. Es que había que demostrar que era posible que el progreso que esta obra significa para Temuco, para la región y para Chile, era compatible también con el progreso que esta obra tiene que significar para las comunidades mapuches que estaban a la vera. Y se hizo un levantamiento topográfico de cada uno de los lugares sagrados donde había cementerios en esta ruta, de donde había campos de juego, que en su concepto, de las comunidades, no podían tocarse, y a partir de eso, entonces, se hizo el trazado final, respetando aquello.

Después dejé el Ministerio de Obras Públicas, fui candidato a la Presidencia, y muchas veces me preguntaron por distintos temas que tenían que ver en grandes obras y el respeto a la comunidad, y siempre puse como ejemplo esto. Siempre puse como ejemplo que usted puede tener una gran obra, como es Ralco, y el respeto a los pehuenches que ahí están, y cómo somos capaces, entonces, de construir un país en que ambos elementos se conjugan de una manera armoniosa.

Y por eso hoy día estoy contento de estar acá, de compartir con ustedes, porque hoy día en torno a esta obra, entonces, confluyen muchas cosas, está la materialidad, claro, lo que vemos, y entonces nos sentimos orgullosos, como muy bien usted lo dijo, de nuestros técnicos, de nuestros ingenieros, de nuestros trabajadores, de nuestros funcionarios de Obras Públicas que pudieron sacar esto adelante. Bien por ellos. Pero también está la forma en que se hizo con respeto a cada uno de los sectores involucrados, y eso creo que fue tremendamente importante.

Y cuando venía acá, nos paramos en Licanco, había una parte de la comunidad allí, me saludó, y salió de entre ellos una señora que me dijo “Presidente, Presidente, usted me está debiendo algo. Usted quedó de venir a visitarme a mi casa”. Le dije que a la vuelta iba a pasar a verla. La historia es muy simple, en uno de los trazados la casa de esta señora quedaba afectada y tenía que volar, y esta señora llegó a mi oficina en Santiago, encabezando a representantes de más de 30 comunidades, hubo una reunión, podríamos decir muy dinámica, en donde yo a la señora le dije “señora, le dije, lo que puedo yo a usted garantizar es que si se sale de esa casa, usted va a llegar a otra casa”. “No le creo”, me dijo. “Bueno, le dije, si yo le gano la apuesta, usted me tiene que invitar a su casa”. A regañadientes me invitó a su casa.

La construcción era más dinámica, y prueba de ese dinamismo es que al final hubo un trazado que no pasó por la casa de la señora, y ahí está la casa de la señora, ustedes la verán, una casa amarilla, a unos 100 metros de la carretera, entonces me dijo, “ahora igual me debe la visita a la casa”, y le dije que iba a pasar a la casa.

¿Por qué digo esto?, porque a ratos en estas obras hay que tener una gran claridad en lo que se quiere hacer, y aprendí entonces en el Ministerio de Obras Públicas, que así es como hay que manejar también un país, hay que tener gran claridad en lo que se quiere hacer.

Si me dedicara a mirar lo que son los balances, estaría todo desanimado. ¿Han visto los balances de este año? ¿En qué balance de este año han aparecido este by pass? ¿En qué balance de este año ha aparecido los niveles de inversión que hemos tenido en este campo de Obras Públicas? ¿En qué balance de este año ha aparecido un agradecimiento mínimo que sea, a aquellos funcionarios públicos que este año van a tener un reajuste tan modesto? Y para qué decir de los profesores, que prácticamente no tienen reajuste. Y, claro, se anunció protestas, con razón, y no las hubo.

¿En qué balance de este año le vamos a decir “gracias” a aquellos trabajadores que entienden que ante una situación difícil de crisis internacional, donde el país crece solo al 2% y no al 6 como quisiéramos, entonces hay que apretarse el cinturón y ellos lo han hecho dando un ejemplo? ¿En qué balance aparece esto? ¿En qué balance aparece nuestro agradecimiento a estas comunidades que entendieron que había que hacer un by pass, pero que ellos también tenían que participar del progreso para darles las gracias, y demostramos que es posible ambas cosas?

¿En qué balance de este año hemos visto, entonces, también esta otra cara de este Chile que es capaz de mostrar esto? ¿En qué balance de este año hemos dicho qué tiene este país por el cual vienen capitales extranjeros y en este rincón de Chile deciden poner 60 millones de dólares, que los van a recuperar en los próximos 20 ó 30 años? ¿Y por qué los colocan acá esta cantidad de dinero? Porque, como ustedes lo han dicho, entienden que se trata de un país serio, que cumple, que hace sus tareas.

Por eso, entonces, en este tramo de la ruta de La Araucanía Collipulli-Temuco son 300 millones de dólares que ahí están, y hay más de 1.500, 1.600 millones entre Serena y Puerto Montt. ¿En qué balance de este año decimos “pongamos en positivo esto”?

Y como el balance es positivo, entonces hoy día quisiera compartir con ustedes dos cifras solamente: primero, el año próximo, 2003, vamos a llamar a nuevos programas de concesiones en el Ministerio de Obras Públicas, por más de 1.200 millones de dólares. Y eso va a implicar, entonces, muchos by pass, muchas obras de adelanto.

Lo segundo que quisiera decir, es que me habría gustado ver en el balance del 2002 que el Ministerio de Obras Públicas invirtió más/menos 600 millones y el año próximo vamos a invertir un poquito más, 650, y el sector privado el año pasado y el próximo va a invertir más o menos 800 millones de dólares, 800 millones de dólares. Me habría gustado ver, entonces, en el balance, y quiero ahora anunciar para el año 2003, 1.500 millones de dólares de inversión en el ámbito de las obras públicas, a partir de recursos fiscales y a partir de recursos privados. Ese es el desafío que tenemos por delante.

Y, es cierto, quiero hablar en defensa de los funcionarios de Obras Públicas. En 1990 la planta de Obras Públicas es la que era hoy, la misma. En 1990 se invertían en Chile 200 millones de dólares, anótenlo bien por favor, 200 millones de dólares en obras públicas. Nos da para hacer 3 by pass y punto final. Eso es lo que se invertía en Chile el año 90. Y ahora se invierte 1.500, 1.500 con la misma planta y con los mismos funcionarios.

Entonces, claro, estamos contentos porque hubo un buen acuerdo con las comunidades. ¿Y qué sabía el Ministerio de Obras Públicas de cómo hacemos acuerdos con las comunidades? El Ministerio de Obras Públicas sabe hacer puentes, caminos, por aquí va el tazado y aquí qué le ponemos. Entonces tuvimos que contratar personas que supieran conversar con ellos, respetarlos, entenderlos. Y eso es lo que hicimos, los contratamos.

¿Es que usted comprende que no es posible tener una planta para invertir 200 millones y la misma planta para invertir 1.500? O la primera era un conjunto de gente muy ociosa que no hacía nada, porque eran muchos para

invertir 200, ó en el segundo caso, son muy pocos para poder trabajar con los 1.500 millones. Y esto, entonces, es lo que ha ocurrido.

Y, entonces, en defensa del Ministerio de Obras Públicas tengo que decir que junto con ser gente que se pone la camiseta, que es la que tiene el grueso de los funcionarios de la función pública, fue necesario también tener muchos contratos a honorarios para poder hacerlo. ¿Y saben por qué? Porque como ministro de Obras Públicas fracasé cuando establecí que era necesario tener una nueva modalidad, agregar a la planta las funciones críticas, y estas funciones críticas eran más o menos 800 funcionarios que tenían que ser contratados con remuneraciones especiales, y que estos funcionarios podían ser más o menos, según el Ministerio de Obras Públicas tuviera más inversión o menos inversión, el huevo de Colón, ¿verdad? Si voy a invertir 200 millones, necesito esta cantidad de gente; si voy a invertir 1.500, necesito esta cantidad de gente.

Yo no quiero justificar irregularidades, por ningún motivo, pero creo que el país se merece una explicación más inteligente del tremendo esfuerzo que ha hecho este Ministerio, y eso no lo he visto, no lo he visto en el balance, no he visto en el balance lo que ha significado este tremendo esfuerzo de pasar de 200 a 1.500, y no he visto en el balance que cuando planteamos el tema de las funciones críticas para resolver este problema en el Ministerio, costó mucho sacarlo, con votos en contra, pero aquellos diputados y senadores que perdieron la votación en el Parlamento, se fueron al Tribunal Constitucional sosteniendo que era inconstitucional las funciones críticas, lo mismo que vamos a hacer ahora dentro de la campaña de la Agenda Probidad. Qué distinto habría sido si el año 98, cuando planteamos esto, esto se hubiera aprobado. Tengo autoridad moral para levantar mi voz y para salir en defensa de este Ministerio, que es ejemplo de este país.

Pero junto con esto, y lo que aquí se ha hecho, hay algo que me parece tan importante como el anterior, y es lo que planteó el alcalde y el ministro: qué responsabilidad tiene hoy la región y tiene esta ciudad.

Aquí, a través de estas obras, hay un desafío distinto a la región, y son ustedes en la región los que tienen que plantearlo. Todo by pass, usted lo construye y es un polo de atracción. Y, claro, cuando el año 45 se hizo la avenida Caupolicán, no estoy seguro, pero intuyo que la avenida Caupolicán

debe haber sido casi el by pass del Temuco de la época, que quedaba bastante porque, claro, ¿qué es lo que atraía a la ciudad de Temuco el 45? La estación de ferrocarriles. Era en torno a la estación de ferrocarril que éste naciera. ¿Y qué fue Chillán? La carretera que pasaba era el by pass de Chillán, pero la carretera atrae y termina siendo la ciudad de Chillán. Y eso ocurre aquí con la avenida Caupolicán.

Entonces ahora, lo más importante, tarea para el gobierno regional, tarea para el alcalde, cómo establecen, entonces, el plan regulador, para que el by pass siga siendo by pass y para que la expansión que trae la ciudad a partir de esto, sea una expansión racional, inteligente, que permita, entonces, conciliar ambos elementos.

Y para ello, entonces, tenemos también que agregar los otros elementos a los que señaló hoy día el ministro Juan Carlos Latorre, el futuro aeropuerto que hay que construir, y que esperamos que quede definitivamente durante el 2003 definida su ubicación y su decisión de llevarlo adelante, y también algo tan importante como lo anterior, todo lo que se ha hecho en materia de conectividad con Argentina, que es el otro elemento importante de desarrollo para la región.

En suma, junto con señalar los desafíos que tenemos, a partir de la satisfacción de este by pass, yo quisiera aquí señalar mis agradecimientos a los funcionarios por la forma en que fueron capaces de encabezar una tarea difícil, como difícil es el camino por la costa, como difícil son las negociaciones que tenemos en el Lago Budy, y en donde tenemos que seguir avanzando con respeto a lo que allí hay.

Y, en ese sentido, la Secretaría Regional Ministerial, en ese sentido, el que en ese momento era el intendente de la época, y en cuyas oficinas tuvimos las primeras reuniones con los representantes de las comunidades.

Y atrás, en consecuencia, creo que quedaron aquellos momentos en donde tratábamos de conciliar puntos de vista que parecían difíciles, pero en donde yo quiero decir que aprendí a respetar enormemente a aquellas comunidades que fueron capaces de comprender que no había que oponerse al progreso, que lo que había que hacer era unirse al progreso, que lo que había que hacer era decir "no al by pass". Lo que había que decir era "sí al by pass,

pero sí al progreso que a nosotros también nos tiene que traer el by pass". Esa es la forma de entender el desarrollo de Chile.

Y lo que hoy estamos viendo, creo entonces que es un momento de satisfacción y de alegría, porque culmina una larga etapa que pareció tan difícil, y parecía tan lejana.

En 1945 se construyó Caupolicán; casi 60 años después tenemos un by pass. Es un signo del Chile que avanza y progresa. Después de todo, en 1945 habían pasado casi 60 años desde que el ferrocarril había llegado a La Araucanía. Ciento veinte años atrás tuvimos un ferrocarril que llegó por acá entre el 89 y el 99 del siglo XIX, el 45 la Ruta 5, y ahora, 60 años después, el by pass. Esa es la historia de esta región, su conectividad con el resto de Chile. La diferencia es que ahora entendemos que la conectividad tiene que ser progreso para todos sus habitantes. Eso es lo que esto simboliza y por eso estamos muy satisfechos de haber compartido con ustedes.

Muchas gracias.

* * * * *

VILCUN, 30 de diciembre de 2002.
MIs/ems.