

**III ENCUENTRO SOBRE COMERCIO EXTERIOR VIA
MARITIMA.**

PRESENTACIÓN

**SR. RICARDO LAGOS ESCOBAR
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS,**

Octubre de 1997

Amigas y amigos:

Globalización es quizás la palabra que más identifica este fin de siglo. Es al menos una de las más repetidas.

Y lo es en un siglo sacudido desde sus inicios no precisamente por los afanes de integración, sino por las divisiones, por el apogeo de las ideologías y sus aplicaciones reales en el mundo social. El siglo XX será recordado como el siglo de revolución tecnológica e informática en medio de la llamada guerra fría; el siglo del hombre en la Luna; un siglo convulsionado que, sin embargo, posterga para el próximo siglo -una vez más- las ansias de justicia social de parte importante de la población mundial. En este contexto, que significa decir globalización?

Entendemos que en el marco de este encuentro nos referimos al derribamiento de un conjunto de barreras que, junto con separar al mundo en sus aspectos sociales, políticos y culturales, aislaba las economías regionales en función de que existieran o no las relaciones políticas que sustentaran un determinado intercambio comercial. Las políticas de boicot comercial en función de móviles políticos persisten hasta nuestros días, lamentablemente.

Pero la tendencia va en otra dirección. Los acuerdos multilaterales de desgravación de aranceles, las políticas de integración económica y comercial, la explosión de la movilidad, gracias al crecimiento de las economías y a su especialización, al mayor intercambio y a la tecnología, y el vertiginoso avance de las comunicaciones, imponen una realidad ya irreversible. El nuevo mundo, el del siglo XXI, ya es un mundo global, y sólo queda constatar el hecho y actuar en consecuencia.

El avance de las redes informáticas está revolucionando el mundo comercial. Las agencias intermediadoras van perdiendo espacio en beneficio del contacto directo entre vendedores y compradores. Ello permitirá reducir costos y actuar más rápido. La información específica ya no representa una ventaja para nadie: está libremente accesible en Internet.

Claro, se puede comprar por Internet, y eso ya representará un importante cambio para el comercio mundial, pero no se puede -al menos todavía-, enviar cargas vía correo electrónico. Y entonces, por un buen tiempo, habrá transporte marítimo y deberán existir puertos que permitan transferir las crecientes cargas en condiciones seguras y a tarifas razonables.

¿Cómo debe Chile enfrentar este desafío?

En primer lugar, aprovechando sus ventajas naturales: una extensa costa con bahías privilegiadas, mirando hacia los principales mercados de consumo del presente y del futuro.

Según la antigua geografía -la precolombina- Portugal, por no confrontar con el único mar navegable, el Mediterráneo, estaba condenada a ocupar la posición más desventajosa entre las naciones marítimas europeas. Y sin embargo, y casi inexplicablemente, un rey visionario decidió

impulsar con bríos su desarrollo marítimo. Y cuando el descubrimiento de América hizo girar en 180 grados la mirada desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, allí estaba la costa portuguesa, erigiéndose como la más próxima al nuevo mundo, y allí estaban los navegantes y la flota, listos para zarpar.

Y fue un portugués, Hernando de Magallanes, hace varios siglos, el que derribó las fronteras de su época, aunque en realidad fue un tripulante filipino, que había viajado hasta España e integraba la expedición, y no Magallanes, ni Elcano, el primero en dar la vuelta al mundo, cuando a esa altura los verdaderos restos de la flota arribaron a las costas filipinas. De hecho, el dialecto coincidente de este tripulante con el de los aborígenes locales -y no algún instrumento de navegación- fue el que confirmó una coordenada geográfica insospechada por la tripulación hasta ese momento.

Sí, amigas y amigos, de este modo, el camino de la globalización había sido abierto, 500 años atrás.

Hoy, aquí, tenemos el privilegio de contar con una geografía que nos ubica mirando hacia el futuro, que indudablemente estará en el Asia-Pacífico, ya en la década del 80 por el Océano Pacífico circularon naves con más carga que por el Océano Atlántico, las cifras de las últimas dos décadas así lo muestran. (Ver Cuadro), como hemos podido constatar en la reciente reunión del PECC. Somos, vistos desde ese vasto océano, la fachada de Sudamérica.

Evolución de la participación del Asia-Pacífico y América Latina en el P.I.B. Mundial			
	1970	1980	1989
Asia-Pacífico	11,6	15,1	20,1
ALADI	4,2	6,5	4,6
Resto del Mundo	84,2	78,4	75,3
Total Mundial	100	100	100

Fuente: Naciones Unidas

También contamos con una plataforma importante, que aunque no es física, es cada vez más valorada y reconocida: nuestra gobernabilidad. Este factor nos ubica en un nivel de confiabilidad y estabilidad para muchos envidiable. El afianzamiento final de la democracia, con el cercano cierre del proceso de transición, despejará las últimas dudas.

En tercer lugar, nuestra economía sólida, con indicadores de crecimiento persistentes, unido a nuestra apertura comercial, nos otorgan la credibilidad de un espacio de transferencia estable y permanente como para sustentar inversiones que se rentabilizan sólo en el largo plazo.

Esos son nuestros principales activos, que tanto nos ha costado conseguir. Veamos ahora los desafíos que tenemos.

Es necesario mejorar la eficiencia del sistema portuario, en parte ello se debe a una infraestructura deficitaria, que no es capaz de atender adecuadamente a los usuarios. Este problema se vive con agudeza en los puertos de la zona central y de la octava región, por ello el gobierno anterior inició un programa de inversiones en los puertos de San Vicente, San Antonio y Valparaíso, con el objeto de aumentar su capacidad y generar condiciones para la instalación de grúas modernas. Hoy ya estamos en la última fase, con trabajos que están concentrados en la reconstrucción de sitios en Valparaíso, con el objeto de dotarlos de una mayor profundidad, capaces de atender naves de calado equivalente a 12 metros y una mayor amplitud y resistencia.

También estamos haciendo un esfuerzo importante en mejorar los accesos y las conexiones a los puertos, hoy estamos construyendo un nuevo acceso por el sur a Valparaíso, a través del camino de La Pólvora. Vía concesiones se está ejecutando el acceso norte a Concepción, la ruta 78 entre San Antonio y Santiago, próximamente licitaremos la ruta 68 entre Santiago y Valparaíso. El sector privado por su parte, ha hecho inversiones relevantes en puertos, como Lirquén, Coronel, Quintero, etc. Sin embargo, las ventajosas condiciones naturales de las bahías ocupadas por los puertos administrados por Emporchi,

Contamos con una importante tradición marítima, es cierto, pero la legislación que rige al transporte marítimo y la operación portuaria debe ser actualizada. El mundo moderno, rápido y a su vez cambiante, exige flexibilidad y dinamismo. Y nuestra legislación va en el sentido contrario.

Por ejemplo, aún contamos con una empresa administradora de todos los puertos públicos a nivel nacional. El Gobierno ha enviado un proyecto de ley que les otorga autonomía, flexibilidad y fija reglas claras para las inversiones de privados en los puertos estatales. Resulta urgente que el Congreso Nacional apruebe a la brevedad dicha iniciativa.

Tampoco tenemos una Ley de Puertos que establezca reglas del juego claras y estables para la inversión en puertos privados. La legislación se encuentra dispersa en diversos textos, muchas veces poco coherentes entre sí, define roles para demasiados organismos y otorga un nivel de discrecionalidad poco apropiado para inversiones cuantiosas y de largo plazo.

El Gobierno está elaborando un proyecto de ley que busca superar estas deficiencias y que será definido en su etapa final cuando se conozca el texto que resulte aprobado para la ley de Emporchi.

También, dentro de nuestros desafíos, se cuenta el necesario avance en la planificación de nuestro sistema marítimo-portuario.

Se trata de una materia que implica la consideración de asuntos internacionales y diplomáticos; que se desarrolla en aguas de uso común; que utiliza zonas costeras que, en cuanto bahías abrigadas de aguas profundas, son recursos escasos aún en nuestra vasta costa; que requiere para su desarrollo de fuertes inversiones, en su mayoría localizadas en bienes públicos inenajenables; en fin, que reúne tantos actores, intereses económicos y efectos ambientales, que no puede quedar sujeta a los vaivenes coyunturales o, solamente, a las fuerzas del mercado.

Los privados, para invertir más y mejor en puertos, requieren un mayor nivel de planificación. Nuestra experiencia en el sistema de concesiones de obras públicas, nos permite mirar con optimismo este desafío, reglas claras, simples, estables, que buscan mejorar la infraestructura existente, con un sistema de pagos que garantice una rentabilidad razonable para el inversionista privado, buscando reducir al mínimo los costos del usuario, a través de generar un ambiente competitivo en las licitaciones, son los aspectos que debieran tenerse en cuenta

El sector privado necesita saber de que bahías, áreas de respaldo, accesos disponen para sus desarrollos portuarios. Para ello, es preciso que estudiemos acuciosamente las necesidades portuarias del futuro desde ya, y reservemos, mediante los instrumentos de mayor fuerza legal con que contemos, las áreas costeras requeridas para el desarrollo de nuestros puertos. Y así también liberalizaremos los espacios que no requiramos, para que sean utilizados en otros usos, como el desarrollo inmobiliario, la pesca, la recreación, el turismo, etc., terminando a su vez con una especulación perniciosa del suelo adyacente a la costa.

Al proyectar las necesidades de áreas portuarias futuras, es indudable que al menos las regiones V, VIII y II, serán objeto de requerimientos derivados de los mayores volúmenes de carga general y contenedores, que nuestro país necesitará movilizar a través de los puertos. Creemos que las cargas a granel, serán atendidas recurriendo a instalaciones que no requieren especiales condiciones naturales para su construcción y por ende se localizarán en lugares cercanos a los centros de producción, como de hecho ha estado ocurriendo en los últimos años.

Adicionalmente, necesitamos que los planos reguladores comunales de las zonas portuarias tomen en consideración lo anterior, y sean desarrollados con una óptica de país, más que de comuna, integrando e incorporando adecuadamente nuestros requerimientos portuarios nacionales a futuro.

Un ejemplo de las definiciones que son necesarias a nivel país en este tema lo constituye el desarrollo de un gran complejo portuario en la bahía de Mejillones. Durante mucho tiempo se habló de la necesidad de constituirnos como la puerta de entrada del Asia-Pacífico hacia Sudamérica.

Y pese a tener tres puertos en el norte del país, con una tradición centenaria, ninguno de ellos tuvo - ni tendrá- las posibilidades de ser un gran puerto, debido principalmente a sus restricciones de profundidad, de espacio para áreas de respaldo, de vías de acceso y de conectividad internacional.

Era necesario reflejar nuestra vocación de plataforma comercial para el Asia-Pacífico y el Mercosur mediante un gesto importante: una definición estratégica que estableciera cual de la bahías nortinas sería dedicada preferentemente a un desarrollo portuario de envergadura, y que será único en la costa del Pacífico Sur.

Es por eso que el Gobierno está impulsando, a través de CODELCO, la búsqueda de un socio privado que aporte las inversiones para construir este gran puerto. Por su parte, el sector público está haciendo las inversiones para dotar de adecuada conectividad internacional a Mejillones.

Por nuestra parte estamos contribuyendo a este desafío mejorando sustancialmente las conexiones internacionales de esta zona. Recientemente hemos concluido la pavimentación de la Ruta 1 que une Iquique con Antofagasta y estamos avanzando hacia Tal Tal, lo que nos permitirá acortar las distancias para aquellos que viajen desde el sur de la II Región. En el ámbito internacional se está pavimentando el Paso Jama, que une a Antofagasta o Mejillones con la provincia de Jujuy y por allí se puede acceder a Paraguay y Brasil. A fines del próximo año estaría finalizando esta obra.

En fin, amigas y amigos, este es un país de oportunidades en medio de un mundo de oportunidades. En nuestra capacidad de abrimos a las nuevas ideas y a la tecnología, en nuestra convicción de que estamos construyendo un país sólido, en que los beneficios de aprovechar las oportunidades llegarán a todos nuestros compatriotas, está la llave de nuestro éxito. La cerradura está allí, esperándonos, a las puertas del nuevo siglo que se avecina. Naveguemos en esa dirección, con el timón bien firme, pero prestos a girarlo cuando así se requiera; en una nave rápida y maniobrable, con sus adecuados apoyos en tierra.

Entremos sin temores al mundo de la globalización, como 500 años atrás lo hicieron los hombres más intrépidos de este milenio que en tan solo tres años más termina para dar paso a otros 1000 en nuestra ya larga historia.

Les deseo a todos ustedes un gran éxito en sus deliberaciones, cuyos resultados contribuirán significativamente, no me cabe duda, a sustentar políticas más sólidas y acertadas en materia de desarrollo marítimo y portuario, que serán de gran utilidad para nuestro país.

Muchas Gracias.

Sede de CEPAL, Santiago de Chile
14 de octubre de 1997.

**III ENCUENTRO SOBRE COMERCIO EXTERIOR VIA
MARITIMA.**

PRESENTACIÓN

**SR. RICARDO LAGOS ESCOBAR
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS,**

Octubre de 1997

Amigas y amigos:

Globalización es quizás la palabra que más identifica este fin de siglo. Es al menos una de las más repetidas.

Y lo es en un siglo sacudido desde sus inicios no precisamente por los afanes de integración, sino por las divisiones, por el apogeo de las ideologías y sus aplicaciones reales en el mundo social. El siglo XX será recordado como el siglo de revolución tecnológica e informática en medio de la llamada guerra fría; el siglo del hombre en la Luna; un siglo convulsionado que, sin embargo, posterga para el próximo siglo -una vez más- las ansias de justicia social de parte importante de la población mundial. En este contexto, que significa decir globalización?

Entendemos que en el marco de este encuentro nos referimos al derribamiento de un conjunto de barreras que, junto con separar al mundo en sus aspectos sociales, políticos y culturales, aislaba las economías regionales en función de que existieran o no las relaciones políticas que sustentaran un determinado intercambio comercial. Las políticas de boicot comercial en función de móviles políticos persisten hasta nuestros días, lamentablemente.

Pero la tendencia va en otra dirección. Los acuerdos multilaterales de desgravación de aranceles, las políticas de integración económica y comercial, la explosión de la movilidad, gracias al crecimiento de las economías y a su especialización, al mayor intercambio y a la tecnología, y el vertiginoso avance de las comunicaciones, imponen una realidad ya irreversible. El nuevo mundo, el del siglo XXI, ya es un mundo global, y sólo queda constatar el hecho y actuar en consecuencia.

El avance de las redes informáticas está revolucionando el mundo comercial. Las agencias intermediadoras van perdiendo espacio en beneficio del contacto directo entre vendedores y compradores. Ello permitirá reducir costos y actuar más rápido. La información específica ya no representa una ventaja para nadie: está libremente accesible en Internet.

Claro, se puede comprar por Internet, y eso ya representará un importante cambio para el comercio mundial, pero no se puede -al menos todavía-, enviar cargas vía correo electrónico. Y entonces, por un buen tiempo, habrá transporte marítimo y deberán existir puertos que permitan transferir las crecientes cargas en condiciones seguras y a tarifas razonables.

¿Cómo debe Chile enfrentar este desafío?

En primer lugar, aprovechando sus ventajas naturales: una extensa costa con bahías privilegiadas, mirando hacia los principales mercados de consumo del presente y del futuro.

Según la antigua geografía -la precolombina- Portugal, por no confrontar con el único mar navegable, el Mediterráneo, estaba condenada a ocupar la posición más desventajosa entre las naciones marítimas europeas. Y sin embargo, y casi inexplicablemente, un rey visionario decidió

impulsar con bríos su desarrollo marítimo. Y cuando el descubrimiento de América hizo girar en 180 grados la mirada desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, allí estaba la costa portuguesa, erigiéndose como la más próxima al nuevo mundo, y allí estaban los navegantes y la flota, listos para zarpar.

Y fue un portugués, Hernando de Magallanes, hace varios siglos, el que derribó las fronteras de su época, aunque en realidad fue un tripulante filipino, que había viajado hasta España e integraba la expedición, y no Magallanes, ni Elcano, el primero en dar la vuelta al mundo, cuando a esa altura los verdaderos restos de la flota arribaron a las costas filipinas. De hecho, el dialecto coincidente de este tripulante con el de los aborígenes locales -y no algún instrumento de navegación- fue el que confirmó una coordenada geográfica insospechada por la tripulación hasta ese momento.

Sí, amigas y amigos, de este modo, el camino de la globalización había sido abierto, 500 años atrás.

Hoy, aquí, tenemos el privilegio de contar con una geografía que nos ubica mirando hacia el futuro, que indudablemente estará en el Asia-Pacífico, ya en la década del 80 por el Océano Pacífico circularon naves con más carga que por el Océano Atlántico, las cifras de las últimas dos décadas así lo muestran. (Ver Cuadro), como hemos podido constatar en la reciente reunión del PECC. Somos, vistos desde ese vasto océano, la fachada de Sudamérica.

Evolución de la participación del Asia-Pacífico y América Latina en el P.I.B. Mundial			
	1970	1980	1989
Asia-Pacífico	11,6	15,1	20,1
ALADI	4,2	6,5	4,6
Resto del Mundo	84,2	78,4	75,3
Total Mundial	100	100	100

Fuente: Naciones Unidas

También contamos con una plataforma importante, que aunque no es física, es cada vez más valorada y reconocida: nuestra gobernabilidad. Este factor nos ubica en un nivel de confiabilidad y estabilidad para muchos envidiable. El afianzamiento final de la democracia, con el cercano cierre del proceso de transición, despejará las últimas dudas.

En tercer lugar, nuestra economía sólida, con indicadores de crecimiento persistentes, unido a nuestra apertura comercial, nos otorgan la credibilidad de un espacio de transferencia estable y permanente como para sustentar inversiones que se rentabilizan sólo en el largo plazo.

Esos son nuestros principales activos, que tanto nos ha costado conseguir. Veamos ahora los desafíos que tenemos.

Es necesario mejorar la eficiencia del sistema portuario, en parte ello se debe a una infraestructura deficitaria, que no es capaz de atender adecuadamente a los usuarios. Este problema se vive con agudeza en los puertos de la zona central y de la octava región, por ello el gobierno anterior inició un programa de inversiones en los puertos de San Vicente, San Antonio y Valparaíso, con el objeto de aumentar su capacidad y generar condiciones para la instalación de grúas modernas. Hoy ya estamos en la última fase, con trabajos que están concentrados en la reconstrucción de sitios en Valparaíso, con el objeto de dotarlos de una mayor profundidad, capaces de atender naves de calado equivalente a 12 metros y una mayor amplitud y resistencia.

También estamos haciendo un esfuerzo importante en mejorar los accesos y las conexiones a los puertos, hoy estamos construyendo un nuevo acceso por el sur a Valparaíso, a través del camino de La Pólvora. Vía concesiones se está ejecutando el acceso norte a Concepción, la ruta 78 entre San Antonio y Santiago, próximamente licitaremos la ruta 68 entre Santiago y Valparaíso. El sector privado por su parte, ha hecho inversiones relevantes en puertos, como Lirquén, Coronel, Quintero, etc. Sin embargo, las ventajosas condiciones naturales de las bahías ocupadas por los puertos administrados por Emporchi,

Contamos con una importante tradición marítima, es cierto, pero la legislación que rige al transporte marítimo y la operación portuaria debe ser actualizada. El mundo moderno, rápido y a su vez cambiante, exige flexibilidad y dinamismo. Y nuestra legislación va en el sentido contrario.

Por ejemplo, aún contamos con una empresa administradora de todos los puertos públicos a nivel nacional. El Gobierno ha enviado un proyecto de ley que les otorga autonomía, flexibilidad y fija reglas claras para las inversiones de privados en los puertos estatales. Resulta urgente que el Congreso Nacional apruebe a la brevedad dicha iniciativa.

Tampoco tenemos una Ley de Puertos que establezca reglas del juego claras y estables para la inversión en puertos privados. La legislación se encuentra dispersa en diversos textos, muchas veces poco coherentes entre sí, define roles para demasiados organismos y otorga un nivel de discrecionalidad poco apropiado para inversiones cuantiosas y de largo plazo.

El Gobierno está elaborando un proyecto de ley que busca superar estas deficiencias y que será definido en su etapa final cuando se conozca el texto que resulte aprobado para la ley de Emporchi.

También, dentro de nuestros desafíos, se cuenta el necesario avance en la planificación de nuestro sistema marítimo-portuario.

Se trata de una materia que implica la consideración de asuntos internacionales y diplomáticos; que se desarrolla en aguas de uso común; que utiliza zonas costeras que, en cuanto bahías abrigadas de aguas profundas, son recursos escasos aún en nuestra vasta costa; que requiere para su desarrollo de fuertes inversiones, en su mayoría localizadas en bienes públicos inenajenables; en fin, que reúne tantos actores, intereses económicos y efectos ambientales, que no puede quedar sujeta a los vaivenes coyunturales o, solamente, a las fuerzas del mercado.

Los privados, para invertir más y mejor en puertos, requieren un mayor nivel de planificación. Nuestra experiencia en el sistema de concesiones de obras públicas, nos permite mirar con optimismo este desafío, reglas claras, simples, estables, que busquen mejorar la infraestructura existente, con un sistema de pagos que garantice una rentabilidad razonable para el inversionista privado, buscando reducir al mínimo los costos del usuario, a través de generar un ambiente competitivo en las licitaciones, son los aspectos que debieran tenerse en cuenta

El sector privado necesita saber de que bahías, áreas de respaldo, accesos disponen para sus desarrollos portuarios. Para ello, es preciso que estudiemos acuciosamente las necesidades portuarias del futuro desde ya, y reservemos, mediante los instrumentos de mayor fuerza legal con que contemos, las áreas costeras requeridas para el desarrollo de nuestros puertos. Y así también liberalizaremos los espacios que no requiramos, para que sean utilizados en otros usos, como el desarrollo inmobiliario, la pesca, la recreación, el turismo, etc., terminando a su vez con una especulación perniciosa del suelo adyacente a la costa.

Al proyectar las necesidades de áreas portuarias futuras, es indudable que al menos las regiones V, VIII y II, serán objeto de requerimientos derivados de los mayores volúmenes de carga general y contenedores, que nuestro país necesitará movilizar a través de los puertos. Creemos que las cargas a granel, serán atendidas recurriendo a instalaciones que no requieren especiales condiciones naturales para su construcción y por ende se localizarán en lugares cercanos a los centros de producción, como de hecho ha estado ocurriendo en los últimos años.

Adicionalmente, necesitamos que los planos reguladores comunales de las zonas portuarias tomen en consideración lo anterior, y sean desarrollados con una óptica de país, más que de comuna, integrando e incorporando adecuadamente nuestros requerimientos portuarios nacionales a futuro.

Un ejemplo de las definiciones que son necesarias a nivel país en este tema lo constituye el desarrollo de un gran complejo portuario en la bahía de Mejillones. Durante mucho tiempo se habló de la necesidad de constituirnos como la puerta de entrada del Asia-Pacífico hacia Sudamérica.

Y pese a tener tres puertos en el norte del país, con una tradición centenaria, ninguno de ellos tuvo - ni tendrá- las posibilidades de ser un gran puerto, debido principalmente a sus restricciones de profundidad, de espacio para áreas de respaldo, de vías de acceso y de conectividad internacional.

Era necesario reflejar nuestra vocación de plataforma comercial para el Asia-Pacífico y el Mercosur mediante un gesto importante: una definición estratégica que estableciera cual de la bahías nortinas sería dedicada preferentemente a un desarrollo portuario de envergadura, y que será único en la costa del Pacífico Sur.

Es por eso que el Gobierno está impulsando, a través de CODELCO, la búsqueda de un socio privado que aporte las inversiones para construir este gran puerto. Por su parte, el sector público está haciendo las inversiones para dotar de adecuada conectividad internacional a Mejillones.

Por nuestra parte estamos contribuyendo a este desafío mejorando sustancialmente las conexiones internacionales de esta zona. Recientemente hemos concluido la pavimentación de la Ruta 1 que une Iquique con Antofagasta y estamos avanzando hacia Tal Tal, lo que nos permitirá acortar las distancias para aquellos que viajen desde el sur de la II Región. En el ámbito internacional se está pavimentando el Paso Jama, que une a Antofagasta o Mejillones con la provincia de Jujuy y por allí se puede acceder a Paraguay y Brasil. A fines del próximo año estaría finalizando esta obra.

En fin, amigas y amigos, este es un país de oportunidades en medio de un mundo de oportunidades. En nuestra capacidad de abrimos a las nuevas ideas y a la tecnología, en nuestra convicción de que estamos construyendo un país sólido, en que los beneficios de aprovechar las oportunidades llegarán a todos nuestros compatriotas, está la llave de nuestro éxito. La cerradura está allí, esperándonos, a las puertas del nuevo siglo que se avecina. Naveguemos en esa dirección, con el timón bien firme, pero prestos a girarlo cuando así se requiera; en una nave rápida y maniobrable, con sus adecuados apoyos en tierra.

Entremos sin temores al mundo de la globalización, como 500 años atrás lo hicieron los hombres más intrépidos de este milenio que en tan solo tres años más termina para dar paso a otros 1000 en nuestra ya larga historia.

Les deseo a todos ustedes un gran éxito en sus deliberaciones, cuyos resultados contribuirán significativamente, no me cabe duda, a sustentar políticas más sólidas y acertadas en materia de desarrollo marítimo y portuario, que serán de gran utilidad para nuestro país.

Muchas Gracias.

**Sede de CEPAL, Santiago de Chile
14 de octubre de 1997.**