

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE ECONOMÍA



TESIS DE GRADO

**“EL PUERTO DE ILO Y LOS CORREDORES
BIOCEANICOS COMO FUENTES DE COMERCIO
EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y
SOCIAL DEL ALTIPLANO BOLIVIANO”**

POSTULANTE: Gonzalo Carlos Gómez Pacheco
TUTOR : Lic. Alberto Quevedo Iriarte

LA PAZ - BOLIVIA
2000

Mi agradecimiento, al Sr. Lic. Alberto Quevedo profesor tutor de esta investigación, a los Sres. miembros de mi tribunal, Lic. Marcelo Aguirre , Lic. Máximo Bairon, Lic Julio Viveros, Lic. Angel Zaballa, y a todas aquellas personas que de alguna u otra forma me han colaborado en la elaboración de este trabajo.

*A mis padres y hermanas, en quienes
encontré el apoyo, estímulo y
comprensión.*

ÍNDICE

	Pág.
RESUMEN	1
1.0 INTRODUCCIÓN	2
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	2
1.2 HIPÓTESIS	2
1.2.1 Operacionalización de la hipótesis	3
1.2.1.1 Determinación de modelos que evidencian la incidencia del Puerto de Ilo en el crecimiento y el desarrollo económico	3
1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	4
1.3.1 Objetivo general	4
1.3.2 Objetivos específicos	4
1.4 JUSTIFICACIÓN	4
1.5 ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN	4
1.5.1 Ámbito geográfico	6
1.5.2 Area temática	6
1.5.3 Delimitación temporal	6
2.0 METODOLOGÍA	6
2.1 Métodos	6
2.2 Técnicas	7
3.0 MARCO TEÓRICO	7
3.1 CRECIMIENTO ECONÓMICO	7
3.1.1 Definiciones y determinantes del Crecimiento Económico	7
3.1.2 Enfoques teóricos del crecimiento económico	10
3.1.3 La doctrina de economía de mercado como base del crecimiento económico	12
3.2 DESARROLLO ECONÓMICO	14
3.2.1 Definiciones de desarrollo económico	14
3.2.2 Factores que explican el desarrollo económico	16
3.2.3 Aspectos importantes de la teoría del desarrollo económico	17
3.3 EL NUEVO ESEÑARIO ECONOMICO MUNDIAL	18
3.3.1 La globalización de la economía	18
3.3.2 La cuenca del Pacífico	19
3.3.3 Principales instituciones que operan en la Cuenca del Pacífico	22
3.4 LAS ZONAS FRANCAS	23
3.4.1 Concepto	23
3.4.2 Ventajas que brindan las zonas francas	23
3.4.3 Evolución histórica de las zonas francas	24
3.4.3.1 Creación de las zonas francas	24
3.4.3.2 El desarrollo internacional de zonas francas industriales	26
3.4.4 Las zonas francas en Bolivia	27
3.4.5 Régimen legal	30
3.4.6 Clases de zonas francas en Bolivia	31
3.4.7 Criterios para crear zonas francas	31
3.4.8 Criterios básicos generales para las zonas francas	32
3.4.9 Objetivos tradicionales	32

3.4.10	Régimen de internación temporal para exportaciones (RITEX)	33
3.4.11	Zonas francas y crecimiento económico	33
3.4.11.1	Rol del comercio exterior en el desarrollo de la economía	33
3.4.11.2	La estrategia del comercio exterior de Bolivia	34
3.5	LOS CORREDORES DE EXPORTACIÓN	35
3.5.1	Definición	35
3.5.2	Características de los corredores de los exportación	36
3.5.3	La integración como factor importante para el desarrollo económico	37
3.5.3.1	Definición	37
3.5.3.2	La integración económica como opción estratégica de desarrollo	37
3.5.4	La Nueva Política de Integración Latinoamericana	39
3.5.4.1	Breve reseña histórica	39
3.5.4.2	Planeamiento de las políticas	39
3.5.5	Políticas Nacionales de Integración Vía de Corredores	42
3.6	ALTERNATIVAS DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL ALTIPLANO BOLIVIANO: CASO PUERTO DE ILO	44
3.6.1	Zona franca del puerto de Ilo: el instrumento comercial de Bolivia	45
3.6.1.1	Importancia de los acuerdos de Ilo	45
3.6.1.2	La zona franca de Ilo	45
3.6.1.3	Convenio sobre la participación de empresas bolivianas en la zofri-ilo	46
3.6.1.4	Objetivos de zofri-ilo	47
3.6.1.5	Marco legal favorable zona franca de Ilo (zofri-ilo)	47
3.6.2	Trascendencia de Los corredores de exportación para el comercio exterior de Bolivia	48
3.6.2.1	Corredores de exportación	49
3.6.2.2	Los corredores de exportación en Bolivia	50
3.6.2.3	Infraestructura vial de los corredores de exportación	53
3.6.3	Corredor de exportación Oeste Norte relacionado con el Puerto de Ilo	55
4.0	VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN	59
	EL PUERTO DE ILO Y LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS COMO FUENTES DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO-SOCIAL DEL ALTIPLANO BOLIVIANO	59
4.1	SITUACIÓN GEOGRÁFICA GENERAL DEL CORREDOR OESTE NORTE Y DE LAS ZONAS DE IMPACTO ECONÓMICO	62
4.1.1	Posición con respecto al continente	63
4.1.2	Posición con respecto al país	64
4.1.3	Estructura geográfica	64
4.1.4	Recursos de las regiones	65
4.1.5	Delimitación y características de los poblados del Altiplano que transitan por el corredor	66

4.2	INTERSECCIÓN DEL TRAMO ALTIPLÁNICO DEL CORREDOR OESTE-NORTE CON LAS REGIONES TRÁNSITO DE LA ZONA	67
4.2.1	Potencialidades y problemas del Proyecto de Ilo en conexión con los Corredores Bioceánicos	69
4.2.2	Relación entre desarrollo económico e infraestructura caminera en el marco del Convenio del Puerto de Ilo	70
4.2.3	Situación actual en la que se encuentra la región tránsito del Altiplano boliviano con el Corredor Bioceánico Oeste Norte	71
4.2.3.1	Características sociales de los poblados de Guaqui y Desaguadero	72
4.3	EVOLUCIÓN COMERCIAL DE BOLIVIA CON LA REPÚBLICA DEL PERÚ EN EL MARCO DEL PUERTO DE ILO Y EL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE-NORTE	76
4.3.1	Convenios bilaterales a nivel comercial con el Perú	77
4.3.2	Situación comercial boliviano-peruano	77
4.3.3	Evolución periódica de las exportaciones hacia el Perú	80
4.3.4	Síntesis de la evolución comercial Bolivia-Perú	84
4.4	VINCULACIONES COMERCIALES BOLIVIANO-PERUANO A TRAVÉS DEL PUERTO DE ILO	85
4.4.1	Características de infraestructura del puerto de Ilo	86
4.5	INCIDENCIA DE LA APERTURA DEL PUERTO DE ILO EN LA PRODUCCIÓN DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ COMO REGIÓN TRÁNSITO DEL CORREDOR OESTE-NORTE (VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS)	91
4.5.1	Supuestos válidos	92
4.5.2	Incidencia de las relaciones comerciales boliviano-peruano en el PIB del departamento de La Paz	92
4.5.2.1	Especificación del modelo	92
4.5.2.2	Estimación del modelo	94
4.5.2.2.1	Estimación puntual	94
4.5.2.2.2	Estimación por intervalos de los parámetros	96
4.5.2.3	Pruebas de docimas de hipótesis	97
4.5.2.3.1	Prueba de significación global	97
4.5.2.3.2	Pruebas de significación individual	99
4.5.2.4	Análisis de autocorrelación	100
4.5.2.4.1	Test de Durbin-Wattson	100
4.5.2.5	Conclusiones del Modelo	101
4.5.3	La incidencia de los factores del corredor Oeste-Norte y la apertura del puerto de Ilo en la producción para las exportaciones del departamento de La Paz	102
4.5.3.1	Especificación del modelo	102
4.5.3.2	Estimación del modelo	105
4.5.3.2.1	Estimación puntual	105
4.5.3.2.2	Estimación por intervalos de los parámetros	107
4.5.3.3	Pruebas de docimas de hipótesis	107
4.5.3.3.1	Prueba de significación global	107
4.5.3.3.2	Pruebas de significación individual	109
4.5.3.4	Análisis de autocorrelación	110

	4.5.3.4.1	Test de Durbin-Wattson	110
	4.5.3.5	Conclusiones del Modelo	111
4.6		ANALISIS DE COSTO-BENEFICIO CON RESPECTO A LA DEL CORREDOR BIOCEANICO	112
	4.6.1	Costo de apertura del corredor bioceanico oeste-norte	112
	4.6.2	Beneficio de apertura del corredor bioceanico oeste-norte	116
	4.6.3.	Incidencia de la apertura del corredor oeste-norte	118
	4.6.3.1	Situación actual de los servicios en Desaguadero y Guaqui	119
	4.6.3.2	Proyección del impacto en servicios de las regiones transito del corredor oeste-norte	123
	4.6.3.3	Perspectivas de la creación de transporte internacional competitivo y servicios complementarios	125
		CONCLUSIONES	127
		RECOMENDACIONES	132
		BIBLIOGRAFIA	133
		ANEXOS	136

RESUMEN

El presente trabajo de investigación **"EL PUERTO DE ILO Y LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS COMO FUENTES DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL ALTIPLANO BOLIVIANO"**, tiene como objetivo general analizar el potencial económico y comercial del Puerto de Ilo a través del Corredor Bioceánico Oeste Norte, como una alternativa más de comercio exterior para el desarrollo económico y social del altiplano boliviano.

En ese sentido, se describió la situación económica y social del altiplano boliviano, se analizaron los convenios internacionales entre Bolivia y Perú que determinaron la cesión de zona franca en el Puerto de Ilo para Bolivia y establecer las ventajas que tiene el altiplano boliviano; asimismo, se determinaron las características potenciales de uno de los Corredores Bioceánicos Oeste Norte, para demostrar que los Corredores Bioceánicos (de exportación) tienen Puerto de destino a Ilo como fuentes de comercio exterior para el desarrollo económico y social del altiplano boliviano.

En la Primera Parte se realiza un análisis profundo sobre las zonas francas, desde los orígenes, desarrollo y su relación económica y social, en el nuevo contexto económico mundial, donde, para Bolivia, se convierte en una verdadera alternativa de comercio exterior; particularmente, analizamos el caso Ilo, que por su proyección geopolítica se constituirá en un modelo de desarrollo e integración desde el punto de vista económico-comercial.

También se indica la importancia de los corredores de exportación desde nuevo enfoque latinoamericano de integración regional, y de la importancia para Bolivia de estos corredores de transporte, desarrollo e integración nacional e internacional. Esta primera parte, aspira a aportar elementos que permitan la interpretación cabal de todas las variables de primera magnitud, en la cual Bolivia, por su situación geográfica, se encuentra inmersa.

En la segunda parte se describe la situación geográfica general del corredor Oeste-Norte y de la zona de impacto económico. Se estudian las poblaciones del Desaguadero y Guaqui por problemas de información de las características de todo el altiplano paceño. Asimismo, se analiza la relación comercial de Bolivia y Perú en el marco del Puerto de Ilo y el corredor bioceánico Oeste-Norte, la incidencia de estas relaciones en el PIB del Departamento de La Paz; y los factores del corredor mencionado en la apertura del Puerto de Ilo en la producción para las exportaciones paceñas. La metodología de investigación utilizada se sustentó en la deducción, la descripción, el análisis y la síntesis.

1.0 INTRODUCCIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El problema de la presente investigación se formuló de acuerdo a la siguiente interrogante:

-¿De qué manera incide el Puerto de Ilo a través del Corredor Bioceánico Oeste-Norte como fuente de comercio exterior para el desarrollo económico de la región tránsito del altiplano boliviano?

1.2 HIPÓTESIS

a) HIPOSTESIS PRINCIPAL:

"CON LA APERTURA DEL PUERTO DE ILO SE MEJORA LA INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL, POSIBILITANDO LA CONSOLIDACIÓN DEL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE-NORTE, COMO UNA ALTERNATIVA DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO BOLIVIANO, DE MANERA ESPECIAL PARA LA REGIÓN TRÁNSITO DEL ALTIPLANO".

b) HIPOSTESIS SECUNDARIAS:

"Con la apertura del corredor bioceánico oeste norte, se logra integrar internamente Bolivia, el país al subcontinente y la región al mundo".

"Se abrirán nuevas fronteras agrícolas productivas, en las regiones subtropicales y tropicales del departamento de La Paz, paralelamente generando el desarrollo de la infraestructura de servicios que dispone la región andina"

"Existe una potencialidad efectiva de crecimiento de sector servicios en las poblaciones tránsito, Desaguadero y Guaqui, del corredor Oeste-Norte".

"La creación de un sector empresarial, altamente calificado dedicado a la construcción de un eficiente sector de servicios, e inserción en el transporte internacional"

1.2.1 OPERACIONALIZACIÓN DE LA HIPÓTESIS

1.2.1.1 DETERMINACIÓN DE MODELOS QUE EVIDENCIAN LA INCIDENCIA DEL PUERTO DE ILO EN EL CRECIMIENTO Y EL DESARROLLO ECONÓMICO

Para poder comprobar la hipótesis de la presente investigación, se consideró las siguientes variables de acuerdo a dos modelos:

A. MODELO 1: INCIDENCIA DEL PUERTO DE ILO EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DE LA REGIÓN TRÁNSITO DEL ALTIPLANO BOLIVIANO

A.1 Variables Independientes:

- X₁ : Niveles de Importación
- X₂ : Niveles de Exportación
- X₃ : Aranceles de Bienes de Importación
- X₄ : Incremento en los Servicios (en las Poblaciones Tránsito) Tales como Restaurantes, Hoteles y Otros.
- X₅ : Ingresos del sector Transporte que intercede entre el Corredor Bioceánico Oeste-Norte y el Puerto de Ilo.

A.2 Variable Dependiente:

- Y₁ : Crecimiento Económico Regional (PIB) de la región del Altiplano (región andina del departamento de La Paz).

B. MODELO 2: INCIDENCIA DEL PUERTO DE ILO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO REGIONAL DEL PAÍS

B.1 Variables Independientes

- Z₁ : Niveles de Importación
- Z₂ : Niveles de Exportación
- Z₃ : Aranceles de Bienes de Importación
- Z₄ : Incremento en los Servicios (en las Poblaciones Tránsito) Tales como Restaurantes, Hoteles y Otros
- Z₅ : Ingresos del sector Transporte que transita por el Corredor

Biocéánico con destino a Puerto de Ilo

Z₆: Nivel de Desarrollo de las Poblaciones Tránsito, implementación de Centros de Salud, Centros Educativos y Otros. (Variable Dummy).

B.2 Variable Dependiente:

Y₂: Desarrollo Económico Regional de la parte andina del Departamento de La Paz

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

- Analizar el potencial económico y comercial del Puerto de Ilo y del Corredor Biocéánico Oeste-Norte como alternativas de comercio exterior para el desarrollo económico de la región del altiplano boliviano.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir la situación económica y social del altiplano boliviano.

-Analizar los convenios internacionales entre Bolivia y Perú que determinaron la cesión de zona franca en el Puerto de Ilo para Bolivia y establecer las ventajas económicas para el altiplano boliviano.

-Determinar las características potenciales del Corredor Biocéánico Oeste-Norte.

-Demostrar que el Corredor Biocéánico Oeste-Norte tiene como Puerto de destino a Ilo como fuente de comercio exterior para el desarrollo económico del altiplano boliviano.

1.4 JUSTIFICACIÓN

En la presente investigación se estudiaron los Convenios de Ilo y los Corredores Biocéánicos (de exportación) como fuentes para el desarrollo económico y social del altiplano boliviano; por ello, es importante destacar la situación de los habitantes del altiplano boliviano, de atraso y deficiente desarrollo

económico y social.

Frente a esta realidad, es necesario el aprovechamiento efectivo de los Convenios de carácter Binacional suscritos con el Perú, específicamente los Convenios de Ilo y la cesión por parte del Perú de una Zona Franca para beneficio de nuestro país, que bien puede ser orientado hacia el desarrollo y despegue económico del altiplano boliviano, habiéndose hecho realidad también la carretera La Paz -Desaguadero-Ilo como puntos de destino de los Corredores de Exportación que vienen de la zona oriental del país, lugares que se vinculan con los países del Atlántico.

En estas últimas décadas se han observado nuevos cambios en la escena del desarrollo económico a escala mundial, experiencias de países del Asia, de Chile, México, Colombia y Perú han demostrado las bondades del libre mercado, la apertura de sus fronteras hacia el mercado internacional, como fuente de ingresos e intercambio comercial, como estrategia de progreso económico y social.

Este fenómeno de la globalización ha permitido la realización de transacciones comerciales sin fronteras, teniendo como base una infraestructura acorde con las exigencias del mercado internacional, que lo proporciona un Puerto como Ilo y los Corredores Bioceánicos que cruzan nuestro territorio, por su posición geográfica, Bolivia es considerada como país integrador de ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico.

La orientación conveniente de los Convenios Binacionales del Puerto de Ilo, mediante su Zona Franca para beneficio del desarrollo económico y social del altiplano boliviano se justifica en el hecho que las zonas francas son fuente de estímulo de la manufactura de bienes no tradicionales para la exportación, convirtiéndose en un instrumento de crecimiento y desarrollo del altiplano boliviano, generando empleos. Además de ello, Ilo es un Puerto de destino de los Corredores de Exportación que se están implementando en nuestro país.

En esta perspectiva, una enseñanza de los países que han basado su desarrollo en el libre mercado es atraer inversionistas de todo el mundo, reducir el desempleo, cambiar de óptica al inversionista nacional, y la continuidad en el largo plazo de estos criterios, experiencias validas para una zona tan deprimida como el altiplano boliviano, necesitada de fuentes de inversión y progreso económico y social.

El aprovechamiento de los Corredores de Exportación y el Puerto de Ilo, a través de los Convenios y Acuerdos Binacionales, Bolivia y Perú, benefician el desarrollo económico del altiplano boliviano como una opción más de progreso, basándose en el comercio exterior.

1.5 ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

Los alcances de la presente investigación se definen a través de lo siguientes:

1.5.1 ÁMBITO GEOGRÁFICO

El ámbito geográfico en el que se desarrolló la investigación es el referido al Altiplano Boliviano comprendido por el departamento de La Paz y la Zona Franca del Puerto de Ilo-Perú, así como también a los Corredores Bioceánicos (de exportación).

1.5.2 ÁREA TEMÁTICA

El área temática del presente estudio se enmarca dentro de lo que es el Crecimiento y el Desarrollo Económico.

1.5.3 DELIMITACIÓN TEMPORAL

La investigación tuvo como referencia la información comprendida en el período 1990-1997.

2.0 METODOLOGÍA

2.1 MÉTODOS

En la presente investigación se realizó un **enfoque monetarista**; por ello, se utilizó el método de investigación deductivo, y de manera secundaria la descripción, el análisis y la síntesis¹.

¹ RODRIGUEZ, Francisco y OTROS. 1982. "Introducción a la Metodología de las Investigaciones Sociales". La Habana. Ed. Política. Pag. 30-34.

2.2 TÉCNICAS

En cuanto a las fuentes y técnicas de recolección de información se recurrirá a fuentes primarias, como la investigación bibliográfica en la Cancillería, el Ministerio de Desarrollo Económico, Comercio Exterior, de Hacienda, Servicio Nacional de Camino, Instituto Nacional de Estadística, así como la Oficina de Zofrillo en la ciudad de La Paz, además de la Embajada del Perú en Bolivia. Asimismo, se utilizaron fuentes secundarias para recolectar información para el desarrollo del marco teórico. Además de la inferencia estadística.

3.0 MARCO TEÓRICO

3.1 CRECIMIENTO ECONÓMICO

3.1.1. DEFINICIONES Y DETERMINANTES DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO

De una forma general, las definiciones del crecimiento económico se pueden integrar o bien en función de la producción efectiva, o bien de la potencial. La diferencia entre producción efectiva y potencial está en el grado de desempleo de los factores de producción. La producción efectiva o real crece más rápidamente que la potencial cuando disminuye el grado de desempleo. Crece con rapidez menor cuando ocurre lo contrario.

En este sentido, el crecimiento económico se refiere al simple aumento cuantitativo de la riqueza o del producto per cápita, mientras que la idea de desarrollo tiene un sentido de perfeccionamiento cualitativo de la economía, a través de una mejor división social del trabajo, del empleo de una mejor tecnología y de una mejor utilización del capital humano, natural y financiero².

A su vez, hay que hacer también una distinción entre el valor real y el valor nominal. El crecimiento económico se debe medir siempre por sus valores reales; cuando hay alzas de precios, hay que "desinflar" las series de cifras económicas para ajustarlas a esos cambios. Desde la perspectiva de este desarrollo teórico el crecimiento económico está medido en función de sus valores reales.

En primer lugar, se puede definir el crecimiento económico desde el punto de vista del aumento en el caudal de la producción económica íntegra de un país o región durante un período de tiempo dado.

² JAGUARIBE, Helio. 1969. "Desarrollo Económico y Desarrollo Político". Edit. Universitaria. Buenos Aires-Argentina. Pág. 13 y 14.

El aumento del PNB³ significa aumento de la suma total de bienes y servicios producidos; el aumento en el producto nacional neto significa aumento en el producto neto que queda después de restar las sumas que se necesitan para reposición de capital.

En segundo lugar, se puede definir el crecimiento económico en función del aumento de la producción por habitante o por trabajador⁴.

Esto supone dividir el PNB o el ingreso nacional entre la población o la magnitud de la fuerza de trabajo. El ingreso de producción por habitante o por trabajador constituye un indicio mucho más exacto del progreso económico que el simple aumento de la población total obtenida. Es muy fácil que existan aumentos del PNB sin que haya al mismo tiempo aumentos del PNB por habitante. Esto ocurre cuando la población crece a un ritmo igual por lo menos al de la producción.

En tercer lugar, cabe definir el crecimiento económico en función del aumento del consumo por habitante. La distinción entre producción por habitante y consumo por habitante es digna de tomarse en cuenta cuando estas dos cantidades aumentan en una proporción que no va de acuerdo; así ocurre en los períodos de rápido crecimiento de la parte de la producción nacional que se destina a fines ajenos al consumo, como sucede notoriamente en las inversiones de capital y en los gastos militares⁵.

En cuarto lugar, puede definirse el crecimiento económico por el aumento del bienestar personal. Se suele reconocer generalmente que este concepto no es sinónimo del aumento promedio en los bienes de consumo y servicios por habitante.

Por una parte los aumentos de consumo por habitante suponen ciertos costos que pueden llegar a anular con creces el aumento logrado en el consumo por persona. De otra parte, hay algunos grupos en la comunidad que quedan

³ GUTMAN, Peter M. 1966. "Crecimiento Económico". Traducción Castaño, Alonso. México. UTEHA. Pág. 7.

⁴ El ingreso nacional es el total de percepciones del trabajo y de la propiedad que proceden de la producción corriente de bienes y servicios obtenida por la economía nacional. El ingreso nacional es igual al producto nacional neto menos los impuestos indirectos señalados a las empresas.

⁵ GUTMAN, Peter M. Op.Cit. pp. 8.

rezagados y que puede inclusive recibir daños del crecimiento económico; el incremento del consumo promedio por habitante marcha a la par de los cambios en la distribución del ingreso.

Durante el proceso del desarrollo económico hay cambios notables en muchas relaciones: la proporción de la población empleada en la agricultura; el grado de urbanización; el nivel de la producción manufacturera; el porcentaje de gente que sabe leer; la proporción de capital a mano de obra; la importancia relativa de los bienes de capital y los bienes de consumidor; y en las relaciones de otros muchos factores económicos importantes⁶.

Todas estas definiciones de crecimiento económico tienen su utilidad. Por ejemplo, el aumento de la producción total es importante para determinar el poderío de una nación. El aumento en la producción por habitante lleva en sí la posibilidad de que aumenten los niveles de vida, y el aumento del consumo y el bienestar por habitante refleja el auge real de los niveles de vida, y el aumento del consumo y el bienestar por habitante refleja el auge real de los niveles de vida. Las definiciones estructurales y de etapa económica son importantes para adquirir un concepto inteligible del proceso global de desarrollo en muchos países⁷.

Sin embargo, cada una de estas definiciones acerca del crecimiento económico y su relación con los corredores bioceánicos no están muy claras. Pero cabe destacar que ésta relación es indirecta por lo siguiente:

Primero, ya se conoce que las diferentes determinantes del crecimiento económico según los puntos mencionados, son la producción, el consumo, la producción per cápita y el consumo per cápita.

Segundo, cada uno de estos determinantes tiene su relación con las exportaciones y las importaciones, es decir, si se incrementan las importaciones quiere decir que el nivel de consumo al interior del país se incrementó, de la misma forma, si se incrementaron las exportaciones del país es por que la producción para la exportación se incrementaron, o a la inversa para ambos casos, finalmente queda por averiguar si en esta relación positiva tuvo mucho que ver la apertura de del Puerto de Ilo a través del corredores bioceánicos oeste-norte.

⁶ Ibidem, pp. 9.

⁷ Ibidem, pp. 10.

Tercero, también conocemos que uno de los sectores que aporta en el crecimiento económico es el sector de los servicios. Si es así, los servicios de transportes, de hotelería y de restaurantes tienen una estrecha relación con la apertura de estos corredores brindando sus servicios de acuerdo al rubro de cada uno de ellos, en ciudades intermedias o en poblaciones Tránsito. Entonces, cabe mencionar la siguiente relación: se incrementa el flujo de transporte por la apertura de los corredores bioceánicos, concretamente del corredor bioceánico oeste-norte, se incrementan los servicios de restaurantes y hotelería por el incremento del flujo de moviidades en el transcurso de éste corredor; y, finalmente uno de los factores que incide en el crecimiento económico de la región es por que existió un incremento de los servicios.

3.1.2 ENFOQUES TEÓRICOS DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO

Sabiendo que el crecimiento económico ocurre:

1. Cuando la economía pasa de una etapa que no llega a la ocupación plena a un período de plena ocupación.
2. Cuando los recursos pasan de usos menos productivos a usos más productivos.
3. Cuando se hace provisión mayor para lo futuro a expensas del consumo y el placer actual. El verdadero crecimiento económico a largo plazo sólo se produce cuando se provee más para lo futuro.

Desde un punto de vista del análisis keynesiano, que constituye la base teórica muy importante en la determinación del ingreso, enfoca su atención a las fluctuaciones económicas cíclicas y a corto plazo, se preocupa ante todo del primero de los incisos enumerados anteriormente. Trata el crecimiento de la producción cuando el producto nacional aumenta de un nivel en que hay cierta dosis de mano de obra y de instalación no empleada, a otro nivel en que uno y otra se utilizan plenamente. Pero este crecimiento es, por su carácter, a corto plazo. Una vez que se logra la ocupación plena de los recursos, no se pueden hacer más progresos por eliminación del desempleo. El efecto del crecimiento ha quedado agotado⁸.

El paso de los factores de producción desde una etapa de usos menos productivos a otra de aplicaciones más productivas, aumenta la producción total

⁸ Ibidem, pp. 15.

aumentando la producción total aumentando la eficiencia económica del sistema. Eso puede tener importancia grande en las regiones subdesarrolladas. En algunas partes atrasadas y sobrepobladas puede eliminarse la mano de obra de la agricultura, sin reducir en nada el volumen de la producción agrícola, para cambiarla a la industria, donde se obtendría así un aumento de la producción con la consiguiente ganancia neta.

En otras regiones atrasadas el traspaso de la mano de obra de la agricultura a la industria redundará en cierta reducción de los productos agrícolas, pero aumenta los productos industriales en cantidad mayor. En corto tiempo, si es muy rápida esta transferencia de la agricultura a la industria, la baja de la producción agrícola neutralizará en exceso el aumento de la producción industrial si no se aporta más capital para la industria.

El tercer tipo de crecimiento, logrado con el sacrificio del consumo o el descanso actuales para aumentar los factores de la producción, es el único crecimiento fundamental a largo plazo; por su misma naturaleza, es un proceso que se repite. Mientras los factores de la producción sigan aumentando, el crecimiento continúa.

El crecimiento económico tiene efecto cuando hay un aumento en un factor de la producción, siempre que se mantenga la ocupación plena y la utilización eficiente de los factores, y siempre que no se forme tan rápidamente otro factor que anule su producto marginal.

Cualquiera de las siguientes causas engendrará crecimiento: el aumento del capital que tiene por causa la inversión mayor; el aumento de la oferta eficaz de mano de obra derivada de los gastos sanitarios; de la jubilación más tardía; del aumento de horas de trabajo y del aumento de la inmigración; el incremento de la tierra recuperada, por ejemplo, mediante diques en el mar; el de los conocimientos técnicos que derivan del progreso de la investigación y el desarrollo; el aumento de la educación⁹.

Convendría hacer ver que algunos incrementos de los factores productivos redundarán en el crecimiento del producto nacional, pero no necesariamente en el crecimiento de la producción por habitante, como puede ocurrir, por ejemplo, con la inmigración.

⁹ Ibidem, pp. 17.

Finalmente, puede existir también algún crecimiento económico sin aumento de los factores de producción. Esto ocurre cuando esos factores se combinan más eficazmente con el transcurso del tiempo, de forma que aumente la producción sin aumentar la oferta de los mismos factores.

Esta consecuencia derivaría del simple mejoramiento de nuestro arte de combinar mejor los factores y el aumento de la producción por los insumos totales de factores y el aumento aparente de producción por el insumo que resulta realmente cuando no se logra incluir y medir uno de los insumos de factores, por ejemplo, el caudal de educación¹⁰.

3.1.3 LA DOCTRINA DE ECONOMÍA DE MERCADO COMO BASE DEL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO

La escuela neoliberal, considera que el crecimiento económico de un país es más eficiente en aquellos países en donde el gobierno no dirige la actividad económica, no existen leyes sobre salarios mínimos, ni fijación de los precios de los bienes de la economía, en otras palabras, en una economía de mercado. Es decir sus habitantes son libres de comprar a quien deseen, vender a quien juzguen oportuno, invertir como quieran, alquilar algo a quien les plazca, trabajar para quien elijan.

Según la escuela MONETARISTA, el Estado sólo debe hacer cumplir la ley y respetar el orden, proporcionar los medios para la definición de las reglas de conducta, fallar en los litigios, facilitar los transportes y las comunicaciones, y supervisar la emisión de la moneda¹¹.

La ESCUELA MONETARISTA afirma que, cuando el Estado se entromete en actividades económicas el GASTO PÚBLICO crece desmesuradamente dando lugar a un mal funcionamiento de la economía en general y llega a atentar en contra del crecimiento económico del país.

Algunos gobiernos de muchos países, -señalan la escuela monetarista- cometen «errores» fundamentales en el manejo de la hacienda pública, una de

¹⁰ Ibidem, pp. 18.

¹¹ FRIEDMAN, Milton y Rose. 1980. "Libertad de Elegir". Nueva York. Ed. Harcourt Brace Jovanovich.

ellas vigente desde hace muchos siglos, es que los gobiernos, obligados a gastar, no se atreven a elevar abiertamente las cargas impositivas. Recurren por ello al impuesto encubierto que es la inflación. El segundo error fundamental, que sólo más modernamente aparece, el compromiso que los gobiernos suelen en la actualidad asumir de dar trabajo a cuantos deseen obtenerlo, es decir, la denominada política de «pleno empleo»¹².

Sin embargo, el libre mercado impuesto en Bolivia a partir del año 1985, conjuntamente con la Nueva Política Económica o Neoliberalismo, donde se delimita la función del Estado, como un ente de regulación y de apoyo para la preservación y una adecuada infraestructura especialmente de comunicación, según el D.S. 21060. Esto significa que el Estado juega un rol importante en la dotación de las condiciones necesarias de infraestructura, tales como las vías de comunicación, dentro de estas comprendidas a las vías de comunicación terrestre.

En este sentido el Estado juega un rol muy importante en la dotación de infraestructura en una economía de libre mercado, a través de ciertas gestiones que realiza de manera conjunta con otros países, como por ejemplo, para llevar a cabo la realización del Corredor Bioceánico Tambo Quemado, además de otros.

Finalmente de esta forma presentamos a continuación las características de crecimiento económico de una de las sociedades que se desarrollan en el ámbito liberal.

Uno de estos ejemplos puede que sea Hong Kong, una minúscula extensión de terreno próxima a la China continental, que comprende unos 1.000 kilómetros cuadrados, con una población de alrededor de 4.5 millones de personas. La densidad de población es casi increíble: 14 veces más habitantes por kilómetro cuadrado que en el Japón, 185 veces más que en los Estados Unidos. Con todo, disfrutan de uno de los más altos niveles de vida de toda Asia (sólo detrás del Japón y tal vez de Singapur).¹³

Hong Kong no aplica aranceles u otros impedimentos al comercio internacional (a excepción de unas pocas restricciones "voluntarias" impuestas por los Estados Unidos y algunos otros países importantes). El gobierno no dirige la

¹² FRIEDMAN. Op.Cit.

¹³ Ibidem.

actividad económica, no existen leyes sobre salarios mínimos, ni fijación de los precios. Sus habitantes son libres de comprar a quien deseen, vender a quien juzguen oportuno, invertir como quieran, alquilar algo a quien les plazca, trabajar para quien elijan.

El Estado desempeña un importante papel que se limita principalmente a sus cuatro deberes interpretados mas bien en forma estricta. Hace cumplir la ley y respetar el orden, proporciona los medios para la definición de las reglas de conducta, falla los litigios, facilita los transportes y las comunicaciones, y supervisa la emisión de moneda.

Ha fomentado la construcción pública de viviendas para los refugiados procedentes de China. Aunque el gasto público se ha incrementado a medida que ha crecido la economía, su nivel sigue siendo uno de los más bajos del mundo con respecto a la renta de las personas. Consecuentemente, los reducidos impuestos actúan como incentivos. Los hombres de negocios pueden recoger las ganancias de su éxito, pero también deben soportar los costes de sus errores¹⁴.

3.2 DESARROLLO ECONÓMICO

3.2.1 DEFINICIONES DE DESARROLLO ECONÓMICO

El desarrollo económico es el proceso por el cual se aumenta el producto nacional bruto real per cápita de un país (PNB) o el ingreso durante un período de tiempo determinado, con incrementos continuos en la productividad per cápita.¹⁵

El desarrollo económico es un proceso de crecimiento de la renta real que se caracteriza por el mejor empleo de los factores de producción, en las condiciones de la comunidad y de las ideas de la época. Se diferencia así la idea de desarrollo de la de crecimiento económico, esta última se refiere al simple aumento cuantitativo de la riqueza o del producto per cápita, mientras que la idea de desarrollo tiene un sentido de perfeccionamiento cualitativo de la economía, a través de una mejor división social del trabajo, del empleo de una mejor tecnología y de una mejor utilización del capital humano, natural y financiero¹⁶.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ SALVATORE, Dominick. DOWLING, Edward T. 1979. "Desarrollo Económico". Edit. McGraw-Hill. México. Pág. 1.

¹⁶ JAGUARIBE, Helio. 1969. "Desarrollo Económico y Desarrollo Político". Edit. Universitaria. Buenos Aires Argentina. Pág. 13 y 14.

Asimismo, el concepto de desarrollo económico concebido como proceso de cambio social, se refiere a un proceso deliberado que persigue como finalidad última la igualación de las oportunidades sociales, políticas y económicas, tanto en el plano nacional como en relación con sociedades que poseen patrones más elevados de bienestar material. Sin embargo esto no significa que dicho proceso de cambio social tenga que seguir la misma trayectoria, ni debe conducir necesariamente a formas de organización social y política similares a las que prevalecen en los países industrializados o desarrollados de uno u otro tipo.

Muchas veces se han hecho comparaciones entre el crecimiento económico y desarrollo económico, y esta utilización resulta enteramente aceptable. Pero siempre que existen dos palabras es tentador tratar de encontrar la distinción entre ellas, implícito es el uso común, y explícito en lo que sigue, crecimiento económico significa mayor producción, desarrollo económico implica al mismo tiempo crecimiento de la producción y los cambios técnicos e institucionales necesarios para que se produzca.

El crecimiento puede muy bien implicar no solamente un aumento de producción, sino también una mejor utilización de los factores y un incremento en la eficacia, por ejemplo: un incremento de la producción por unidad de factor aplicada. El desarrollo va más allá, comprendiendo los cambios en la estructura de la producción y en la asignación sectorial de los factores. Por analogía con el ser humano, forzar el crecimiento supone actuar sobre la estatura o el peso, mientras que acentuar el desarrollo implica atender a los cambios en la capacidad de asimilación intelectual.

En cuanto a la concepción de desarrollo económico y crecimiento estas casi nunca se darán por separadas ya que al interactuar juntas sobre una economía provocan un desarrollo económico con crecimiento equilibrado que según la experiencia histórica en otros países nos demuestra que vendría a ser lo ideal, ya que es imposible concebir desarrollo sin crecimiento o viceversa porque la función de desarrollo comprende cambios en la estructura de la producción y en la asignación sectorial de los factores, mientras que el crecimiento por si solo lo único que le interesa será el mayor incremento de la producción, lo cual también será interés del desarrollo.

3.2.2 FACTORES QUE EXPLICAN EL DESARROLLO ECONÓMICO

Los factores que explican el desarrollo económico son los recursos humanos, el capital, la tecnología, la función del empresario, los factores sociales y culturales y los recursos naturales.

No siempre la disponibilidad de recursos naturales en una sociedad resulta suficiente para lograr su desarrollo. La carencia de materias primas específicas puede ser superada con la capacidad creativa de un pueblo y su inventiva para adaptarse al medio natural. En muchas sociedades, la escasez de recursos, les ha inducido al progreso, creando presiones para la sustitución e invención; la calidad de los recursos humanos desempeña asimismo un importante papel en la determinación del tipo de tecnología, de los modos de organización y de las etapas de producción. El capital (instalaciones, maquinarias, inventarios, construcciones y capital humano) induce a una mayor productividad futura.

Las innovaciones tecnológicas, se constituyen en un factor muy importante del desarrollo económico, pues pueden ahorrar tanto capital como fuerzas laborales¹⁷.

Para alcanzar el desarrollo económico, se necesita adquirir, nuevos conocimientos y nuevas técnicas, acumular más capital (máquinas, herramientas, fábricas, caminos, ferrocarriles, muelles, diques, canales de riego), contar con recursos naturales de toda índole, contar con buenas instituciones políticas, económicas y sociales (gobierno estable, moneda sana, sistema bancario adecuado)¹⁸.

Realizando la síntesis de las opiniones vertidas en referencia a los factores que determinan el desarrollo económico de una sociedad, se puede ver que dichos factores son la inversión en recursos humanos, la inversión en producción de nuevos conocimientos y nuevos y mejores procedimientos de producción (ciencia y tecnología), la posesión de recursos naturales es un factor necesario pero no suficiente, acumulación de capital productivo (maquinaria, instalación, inventarios, construcciones, etc.), buenas instituciones políticas, económicas y sociales.

¹⁷ ADELMAN, Irma. 1964. "Teoría del Desarrollo Económico". México. Edit. Fondo de Cultura Económica. Pág. 23-138.

¹⁸ CALDERWOOD, James y HAROLD, Bienvenu. 1964. "Desarrollo Económico. (La Experiencia Norteamericana)". Buenos Aires. Edit. Habbo-Sudamericana.

En suma, podemos manifestar que para que sobrevenga el desarrollo económico tienen que interactuar simultáneamente muchas variables, las cuales son: los recursos humanos, el capital, el cambio tecnológico, los recursos naturales, la estabilidad política y social entre otros; de todos ellos el de mayor importancia es la capacidad humana que tiene una sociedad¹⁹.

3.2.3 ASPECTOS IMPORTANTES DE LA TEORÍA DEL DESARROLLO ECONÓMICO

Generalmente se cree que el desarrollo económico es un proceso mediante el cual la renta nacional real de una economía aumenta durante un largo período de tiempo²⁰. También se considera que el desarrollo económico es el crecimiento de la producción y simultáneamente cambios técnico institucionales para que se produzca el desarrollo²¹.

Una comparación entre crecimiento y desarrollo económico es que el primero significa una mayor producción, mientras que el segundo tiene como base importante al crecimiento económico y además significa cambios técnicos e institucionales necesarios para que se produzca aquel crecimiento.²²

Estancamiento o atraso económico, se refiere a situaciones de equilibrio inestable entre las variables económicas y sociológicas, en donde ni la producción crece ni la estructura social se transforma²³. Este fenómeno es precisamente el que ha ocurrido en el área rural del Chapare Cochabambino, a donde se han trasladado parte de la población rural de Bolivia de otras regiones (altiplano y valles principalmente).

¹⁹ UGO PAPI, Giuseppe. 1974. "Lugar de la Agricultura en un Crecimiento Equilibrado". Citado en Robinson E.A.G. "Problemas del Desarrollo Económico". Barcelona. Edit. Ariel.

²⁰ MEIER, Gerald y BALDWIN, Robert. 1973. "Desarrollo Económico" (Teoría, Historia, Política). Madrid. Edit. Aguilar, Pág. 3

²¹ KINDLEBERGER, Charles. 1966. "Desarrollo Económico". Madrid. Edit. Castilla. Pág. 19.

²² KINDLEBERGER, OpCit. Pp. 19-20.

²³ Ibidem.

Existen, en general, algunas características comunes a la mayor parte de las regiones subdesarrolladas. Havre Leibeinstein ha clasificado estas características en: económicas, demográficas, sanitarias, tecnológicas y político-culturales.

Entre otras características económicas incluyó una elevada proporción de población agrícola (70 - 90%). El desempleo, poco capital, ahorros prácticamente nulos por la masa de población; elevada proporción de gastos en la alimentación; bajo volumen por comercio por cabeza; escasas facilidades de crédito y alojamientos pobres. Los elevados índices de natalidad, las deficiencias dietéticas, mala salud e inadecuado estado sanitario constituyen factores demográficos típicos. La baja productividad agrícola, una tecnología imperfecta, comunicaciones y transportes no eficientes se hallan incluidos entre las características tecnológicas.

3.3 EL NUEVO ESCENARIO ECONÓMICO MUNDIAL

3.3.1 LA GLOBALIDAD DE LA ECONOMÍA

En los umbrales del siglo XXI, sin duda soplan vientos de cambios, los gobiernos, las instituciones, los criterios ya no son los mismos. Castro Contreras²⁴, dice que en la actualidad ya no existen países autárquicos, "es decir un país que por sí solo resuelva todos los problemas de demanda económica y social de su población". En otras palabras, todos necesitamos de todos para subsistir. "La globalidad de la economía, consiste precisamente en ver cómo los países necesitan intercambiar sus productos para la transformación de la demanda mundial de productos..."

Uno de los temas que le da un contenido a las relaciones económicas internacionales es el fortalecimiento de ciertos bloques económicos, así surgen el NAFTA, CEE o el Mercosur, conceptos renovados que favorecen el intercambio y el comercio, al mismo tiempo existe una apertura comercial de los mercados, la liberación de los aranceles y el debilitamiento del proteccionismo.

"Estos bloques económicos –anota Castro Contreras²⁵– tienen la particularidad de ser alianzas entre estados, dirigidos a prestarse facilidades de comercialización o protección a los productos que ellos elaboran. Así se

²⁴ CASTRO CONTRERAS, Jaime. 1994. "Geopolítica, una visión del Perú, sus posibilidades". Lima-Perú. Pág. 61-62.

²⁵ CASTRO CONTRERAS, Jaime. Op.Cit. pp. 62.

proporcionan facilidades arancelarias, intercambian tecnologías y se protegen frente a la competencia de otros países". Existe, sin duda, una nueva dinámica del comercio internacional, basada en nuevas facilidades y la apertura de los mercados. Todo esto se complementa por un nuevo concepto de la integración entre los países, asentada en la complementariedad y la competencia.

3.3.2 LA CUENCA DEL PACÍFICO

Bajo este marco surge otro criterio que engloba los anteriores, este es el concepto de la Cuenca del Pacífico.

Nos encontramos en un tiempo en que se están desarrollando nuevas zonas de hegemonía económica, como lo anota -Julio Millán en su libro " La Cuenca del Pacífico", que trastoca el contexto ya gastado que emergió de la segunda guerra mundial, un tiempo en que proliferaban los tratados multilaterales y reverdece la economía clásica del comercio internacional, un tiempo en que presenciamos el fin de la guerra fría. Cambios trascendentales, tales como la liberación de la economía el progreso de las comunicaciones, el desarrollo científico y tecnológico que han modificado cualitativamente y cuantitativamente el nuevo orden mundial.

Los entendidos aseguran que después de un largo proceso en que el Atlántico gravitó en la historia, en la economía y en la política, ha llegado la hora de voltear la mirada hacia el oeste, a través del Pacífico. Es interesante conocer las palabras de Carlos Marx referidas a este tema: "El Océano Pacífico desempeñará entonces el mismo papel que actualmente desempeña el Atlántico y que tuvo el Mediterráneo en la antigüedad clásica... y el Atlántico descenderá al nivel del gran lago como es el Mediterráneo hoy en día"²⁶. Ferrero Costa²⁷, citando a Juan Salazar Sparks anota: "La historia ha ordenado, dice Jiro Tokuyama, que el siglo XXI será el siglo del Pacífico, cuando las naciones que forman la Comunidad del Pacífico reemplacen el eje euro-americano como centro de la política mundial y la premisa económica".

En este nuevo contexto, presenciamos un acelerado proceso de cambio y ajuste de los centros económicos y políticos del mundo. Se están creando nuevos conceptos y mecanismos que habrán de cambiar la fisonomía geopolítica a fines

²⁶ Federacao Das Industrias Do Estado de rondonia. A Seida para O Pacifico. 1993. Pág. 8.

²⁷ FERERRO COSTA, Eduardo. "Las relaciones con la cuenca del pacífico y el Japón. Pág. 89.

de este siglo y comienzos del próximo.

El concepto de la Cuenca del Pacífico deviene del dinamismo económico de la región, en realidad la gran mayoría de los países pertenecientes tienen una economía abierta, dirigida al exterior.

Millán anota que los países que tiene costa en el Pacífico suman una extensión territorial superior a los 66 millones de km. Cuadrados, en ellos viven cerca de la mitad de la población mundial y se produce la mitad de la riqueza del mundo. La cuenca del Pacífico genera más del 40% de las exportaciones y el 38% de las importaciones mundiales. Su ingreso per capita fluctúa entre los 500 y los 23 mil dólares

En el concepto del consultor peruano Jaime Castro Contreras* "el Océano Pacífico no pueden ser vistos como frontera, sino fundamentalmente como una gran vía de comunicación y acceso a todo cuanto existe en la otra orilla, por muy distante que pueda aparecer".

Castro Contreras²⁸ nos hace conocer un cuadro sobre la superficie y población de la cuenca que nos brinda, una visión real de su importancia:

ÁREA DE SUPERFICIE	km ²	POBLACIÓN
Océano Pacífico	166.241.000	
Mundo Austral – Asiático	11.987.359	1.092.134.000
ARCO insular Austral-Asiático	3.007.394	4.003.617.000
Mundo Insular Oceánico	570.460	7.228.092
Mundo Americano	7.689.630	10.723.000
Total	189.495.843	1.613.702.092
Total Tierras	23.254.843	

Los Angeles, Tokio, y Sydney sustituyen la trilogía comercial representada por Nueva York, Londres y París. Esta es la ruta comercial más importante del

²⁸

CASTRO CONTRERAS, Jaime. Op.Cit. pp. 51-52.

siglo XXI. Para el 2000 Asia tendrá dos tercios de los habitantes de la tierra, mientras Europa solo llegara al 6% del total. El sud oeste asiático crece económicamente trece veces más rápido que otras regiones del mundo. Sus tasas de crecimiento económico son cinco veces mayores a las observadas en Europa durante la revolución industrial.

La Cuenca Comprende los siguientes países:

1. Países Industrializados: Japón, USA, Canadá, Australia y Nueva Zelanda.
2. New Industrialized Economies (NIE): Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong, Singapur, Cuatro Tigres o Dragones del Oriente Este. Estas son economías crecientemente competitivas y de una gran audacia comercial.
4. Association of South East Asian Nations (ASAEN): Brunei, Indonesia, Filipinas, Malasia, Singapur y Tailandia. Países con bajos ingresos, productores y comercializadores de materias primas.
5. Países de América Latina: Con las mismas características que ASEAN, economías de insurgencia.

La Cuenca es una entidad económica regional en formación, con importantes corrientes comerciales y de inversión, que tiene dos pilares USA y Japón. Esta se encuentra en su fase embrionaria pero ya se vislumbra un poderoso centro con gran dinamismo económico internacional.

Millán estima que le "espíritu" de crecimiento del Pacífico se forma de los siguientes elementos.

- Menor intervención gubernamental.
- Liberación y desregulación económica.
- Mecanismos de mercado.
- Iniciativa privada sólida
- Eficiencia y calidad.
- Apertura de sus economías.
- Condiciones de acceso a los mercados internacionales.
- Desarrollo de transferencia de tecnología.

3.3.3 PRINCIPALES INSTITUCIONES QUE OPERAN EN LA CUENCA DEL PACÍFICO

La idea de organizar la Cooperación en la Cuenca tiene una historia cerca de 35 años, bajo el empuje y alimento de Japón. De esta manera, tenemos la siguiente organización.

A. Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico. Pacif Basin Economic Council (PBEC)

Surge en 1967. Organización de hombres de negocios, que se inicia con USA, Japón, Australia, Canadá, Nueva Zelanda, a los que se adhieren Corea del Sur y Taiwan en 1987; Chile y México en 1989; Hong Kong y Perú en 1990 y Malasia, Fiji y Filipinas en 1991. Participan como observadores Colombia, Indonesia, Singapur, China Popular y Rusia, así como otros sin litoral.

B. Conferencia de Cooperación Económica en el Pacífico. (PEEC)

Surge en 1980 a instancias académicas. Compuesta por funcionarios gubernamentales, hombres de negocios y académicos. Originalmente fueron 17 miembros que representaban 15 países y territorios, a estos se añadieron los 5 países desarrollados de Pacífico, los 6 de ASEAN, Corea del Sur y los países isleños del Pacífico tomados como uno solo, mas el Banco Asiático de Desarrollo varios países latinoamericanos son observadores y han indicado su deseo de pertenecer a la PEEC

C. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. (ASEAN)

Establecida en 1967, participan en el ámbito gubernamental: Filipinas, Indonesia, Malasia, Singapur y Tailandia, Brunei se incorporo en 1984.

D. Asociación para la Cooperación Económica ASIA-PACÍFICO (APEC)

Entidad política y económica formada en 1989 por dieciocho países: 1989 Australia, Brunei, Canadá, Indoamérica, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur, Corea del Sur, Tailandia, USA.

- 1991 China, Hong Kong, Taiwan.

- 1993 México, Papua, Nueva Guinea.
- 1994 Chile

Sus objetivos principales son acelerar la liberación económica entre los países miembros.

E. Existen otros foros menos importantes como la Comisión del Pacífico Sur para la Cooperación Económica (SPC) y el Buró del Pacífico Sur para la Cooperación Económica (SPEC)

El primero proporciona asesoría técnica, capacitación y asistencia para el desarrollo económico, social y cultural y el segundo facilita la colaboración y cooperación a sus miembros en temas de comercio, desarrollo económico, transporte y turismo.

La Cuenca es por lo visto, la zona más importante en términos de crecimiento, producción y comercio exterior, por lo que se le considera la región con mayor potencial de desarrollo económico.

3.4 LAS ZONAS FRANCAS

3.4.1 CONCEPTO

Se define a las zonas francas como un "área limitada a una parte de un puerto o aeropuerto o de un territorio adyacente a él, en la cual las mercancías, ya sean de origen nacional o extranjero, se las puede admitir, depositar, almacenar, embalar, acondicionar, fraccionar o industrializar, o bien reexpedir fuera del territorio del Estado, sin estar sujetos a impuestos aduaneros o internos de consumo ni en circunstancias especiales, a inspección determinada"²⁹.

Por lo tanto una Zona Franca es una área geográfica perfectamente delimitada que goza de extraterritorialidad aduanera, es decir que para efectos legales se asume que no se encuentra en el territorio nacional y por lo tanto, no se rige a las normas generales.

3.4.2 VENTAJAS QUE BRINDAN LAS ZONAS FRANCAS

²⁹ UCULMANA SUÁREZ, Peter. 1996. "Manual de transporte internacional de mercancías". La Paz-Bolivia. Edit. Stampa Gráfica Digital. Pág. 132.

Las ventajas que brindan las zonas francas son las siguientes:³⁰

- Suspensión de los diversos impuestos que gravan la importación mientras la mercadería se mantenga en zona franca.
- Ahorro en costos financieros.
- Abastecimiento próximo.
- Inventarios tendientes a cero en territorio aduanero.
- Verificación del comercio exterior sin límite ni multa.
- Reducción de costos en puerto para contenedores.
- Alargue de bodega del proveedor.
- Ventas al por mayor y menor en zona franca bajo la figura de importación directa.
- Certificación de mercaderías para bancos y warrant`s.
- Contabilidad separada por operaciones en zona franca.
- Exhibición permanente de mercadería.

3.4.3 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS ZONAS FRANCAS

3.4.3.1 CREACIÓN DE LAS ZONAS FRANCAS

Las primeras zonas francas se crearon a principios del decenio de 1970; desde entonces, se han creado unas 100 y muchas otras que se hallan en diferentes etapas de establecimiento. La idea fue estimular las exportaciones de bienes manufacturados no tradicionales, contribuyendo así al crecimiento y al desarrollo del país en el que se encuentran; pero hasta ahora el historial no ha sido parejo porque la mayor parte de los éxitos más notables se refieren al Asia³¹.

Sin embargo, muchos países en desarrollo, desde mediados de los años 60, han iniciado políticas destinadas a estimular exportaciones de bienes manufacturados no tradicionales. Una forma de tales esfuerzos de exportación ha sido el establecimiento de Zonas Francas Industriales (ZFI), que fueron creadas en los primeros años de la década del setenta. Para mediados de 1980, ya existían más de 40 de dichas ZFI solamente en Asia, con un empleo agregado que se aproximaba al medio millón; globalmente su número e importancia eran mucho

³⁰ UCULMANA SUÁREZ, Peter. Op. Cit. pp. 132-133.

³¹ ALTER, Rolf. 1991. "Experiencia derivada de la Zona Franca Industrial de Mauricio", tomado de la Revista "Finanzas y Desarrollo". Diciembre. Pág. 7.

mayores. Razón por la cual, la mayoría de países en desarrollo establecieron ZFI esperando utilidades económicas por intermedio de los beneficios en divisas, el empleo y la transferencia de tecnología.

Taiwán, Provincia de China y Corea son las precursoras en la creación de ZFI a fines de los años de 1960 y principios de 1970. Junto a las Filipinas, Indonesia, Malasia son los pioneros en este instrumento de comercio exterior.

En 1970, el alivio de restricciones del Japón a las inversiones en el exterior dio lugar a la competencia entre países asiáticos por atraer inversionistas japoneses y otros inversionistas extranjeros. Las actividades manufactureras ligeras, intensivas en el uso de mano de obra no calificada y semicalificada, fueron identificadas como objetivos para inversionistas en ZFI³².

Los gobiernos que establecieron ZFI en los primeros años de 1970, invariablemente se proponían tres objetivos: ingresos de divisas, empleo y transferencia de tecnología. La competencia entre países huéspedes por actividades de tratamiento libre se volvió intensa y los países individuales que han creado zonas han encontrado por consiguiente más difícil de lo que habían esperado atraer la inversión externa.

Las zonas de tratamiento de exportaciones permitían la importación libre de derechos de materias primas y bienes intermedios. Así varios países que establecieron ZFI en la década del setenta, extendieron esta disposición a firmas que produzcan para la exportación pero localizadas fuera de las ZFI. Las materias primas libres de derechos eran tenidas en depósitos de aduanas en el sitio de la fábrica cuando se necesite para la producción. Sobre esto Corea, Filipinas y Malasia ofrecen buenos ejemplos cada una.

Este cambio de política socavó las ventajas de las ZFI hasta cierto punto pero demostró que la construcción de costosas zonas especiales no era necesaria para que las características de libertad de derechos de aduana de las ZFI se hiciera disponible para otras firmas³³.

³² WARR, Peter G. 1989. "Zonas Francas Industriales y Política Comercial", tomado de la Revista "Finanzas y Desarrollo". Junio. Pág. 34.

³³ WARR, Peter G. Op.Cit. pp. 36.

3.4.3.2 EL DESARROLLO INTERNACIONAL DE ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES

En la región del Lejano Oriente se identificó un movimiento migratorio de grupos de empresas hacia otras localizaciones geográficas que les permitiera mantener su posición de competitividad en el mercado internacional³⁴.

De manera paralela, en la región de Centroamérica y El Caribe se experimenta un auge en el crecimiento de las zonas francas con nuevas empresas y expansiones de las industrias ya instaladas. No cabe duda de que este es uno de los sectores que mayor contribución económica está aportando en ambas regiones³⁵.

Estas zonas francas industriales, conocidas como zonas procesadoras de exportaciones, han sido creadas por muchos países del mundo como instrumento de desarrollo industrial, orientado a las exportaciones. Dicho esquema ha dado resultados asombrosos en naciones del Lejano Oriente, incluyendo Taiwán, Hong Kong, Corea del Sur, etc., a las cuales se las denomina nuevos países desarrollados.

El sistema de zona franca presenta un potencial en el desarrollo industrial de países latinoamericanos tales como México, República Dominicana, Costa Rica, Colombia y en otras naciones que están iniciándose en este campo³⁶.

En América Latina, se subdivide en dos grupos: un primer grupo compuesto por Brasil, Colombia y México, países que cuentan con un mayor grado de desarrollo relativo; y un segundo grupo formado por países de Centroamérica y El Caribe, incluyendo Costa Rica, Jamaica, Haití, Guatemala, Honduras, Panamá, Barbados, Trinidad y Tobago, y la República Dominicana³⁷.

Una confirmación más de los resultados positivos del sistema de

³⁴ PEGUERO, Arturo. 1987. "Perfil de Proyecto para el Desarrollo de la Zona Franca Industrial de Bolivia". Organización de las Naciones para el Desarrollo Industrial. Programa Naciones Unidas para el Desarrollo. ONU. Pág. ii.

³⁵ PEGUERO, Arturo. Op.Cit. pp. iii.

³⁶ Ibidem, pp. 2.

³⁷ Ibidem, pp. 9.

zonas francas industriales se refleja en la decisión de países socialistas como la República Popular de China y Cuba, de establecer proyectos, políticas y estrategias similares, orientadas a fortalecer la industria y el comercio de exportación³⁸.

Los demás casos de zonas francas que se presentan en la región, se hallan en Filipinas, Indonesia, Tailandia y Sri Lanka, que han dado resultados favorables al atraer firmas intensivas en mano de obra, principalmente empresas manufactureras de ropa y, en segundo plano, compañías ensambladoras de componentes eléctricos y electrónicos, aunque se reconoce que estos últimos países no han tenido el rápido crecimiento observado en Hong Kong, Taiwán y Corea del Sur³⁹.

3.4.4. LAS ZONAS FRANCAS EN BOLIVIA

En Bolivia se ha constituido un sistema de zonas francas desde 1990, el mismo que se ha convertido en un importante instrumento de apoyo al comercio exterior.

El régimen de zonas francas en Bolivia está constituido por zonas francas industriales, comerciales y terminales de depósito.

Las zonas francas, de acuerdo a la legislación pertinente, están sometidas al principio de segregación aduanera y fiscal⁴⁰.

En Bolivia se han otorgado concesiones para zonas francas industriales en la ciudad de El Alto, Cochabamba, Oruro, Santa Cruz y Puerto Aguirre. La ZFI El Alto inició sus operaciones en julio de 1994.

En cuanto a zonas francas comerciales, se han concedido autorizaciones para zonas francas en El Alto y el Desaguadero en el departamento de La Paz, y en Puerto Aguirre y San Matías en el departamento de Santa Cruz. Asimismo,

³⁸ Ibidem, pp. 7.

³⁹ Ibidem, pp. 8.

⁴⁰ UCULMANA SUÁREZ, Peter. 1994. "Comercio Internacional y Exportaciones de Bolivia". La Paz. Auspiciado por el Banco de Crédito de Bolivia. Edit. Cia. Norte Sur Ltda.

existen zonas mixtas comercial e industrial en Santa Cruz y en Cochabamba⁴¹.

La estructura de las Zonas Francas en Bolivia esta delimitada en diagonal existente entre Ilo hasta la Hidrovia Paraná - Paraguay, es una cadena de Zonas Francas que Coadyuvarán al desarrollo del comercio y la industria. En la practica, es un corredor de facilidades que permitirán el transporte, el tránsito, el almacenaje, la comercialización, transformación e industrialización, que nos llevara al Atlántico hasta el Pacifico y viceversa.

⁴¹ UCULMANA SUÁREZ, Peter. Op.Cit. pp. 110.

ZONAS FRANCAS EN BOLIVIA



Fuentes: Proyecto flo

3.4.5 RÉGIMEN LEGAL

El régimen legal de las zonas francas tiene su antecedente en el Decreto Supremo N° 20660 de 10 de julio de 1987 (Art. 154). Sin embargo, recién a partir de 1990 se dictan las normas legales que van a permitir su funcionamiento efectivo. Dichas normas son las siguientes:

1. **Decreto Supremo N° 22407 de 11/11990.** Este DS propone "Políticas de Acción para consolidar la estabilidad y promover el crecimiento económico, el empleo, el desarrollo social y la modernización del Estado". El Capítulo VIII de este Decreto que se refiere al régimen industrial y de comercio exterior aprueba el régimen de zonas francas industriales y comerciales (Art. 59).
2. **Decreto Supremo N° 22410 de 11/1990.** Esta es la norma más importante sobre zonas francas, y fue reglamentado por el D.S. N° 22526 de 13/6/1990; consta de dos capítulos: Capítulo I Del régimen de zonas francas industriales, Capítulo II Del régimen de zonas francas comerciales y terminales de depósito.
3. **Decreto Supremo N° 22526.** Reglamento de Zonas Francas de 13/6/1990⁴². Consta de los siguientes capítulos: Cap. I De la creación y autorización para el establecimiento de zonas francas, Cap. II De la autorización para el funcionamiento de zonas francas, Cap. III Del régimen tributario y arancelario, Cap. IV De la entidad coordinadora de las zonas francas, Cap. V De la administración de las zonas francas, Cap. VI Del patrimonio y régimen económico contable, Cap. VII Del control de las zonas francas y Cap. VIII De los usuarios.
4. **Ley N° 1182 de régimen de garantía a las inversiones.** El Capítulo IV de esta ley establece que el régimen de garantía a las inversiones, comprende las inversiones en zonas francas (Art. 20)⁴³.
5. **Decreto Supremo N° 23390, reglamenta el uso del conocimiento**

⁴² UCULMANA, Peter. Op. Cit. pp. 75.

⁴³ Ibidem, pp. 76.

de embarque corrido. Este Decreto pone en vigencia el uso del conocimiento de embarque corrido, por el cual la mercancía descargada en un puerto puede ser trasladada directamente a zona franca⁴⁴.

3.4.6 CLASES DE ZONAS FRANCAS EN BOLIVIA

La legislación contempla las siguientes zonas francas:

1. ZONAS FRANCAS INDUSTRIALES

Son aquellas destinadas a la producción para la exportación.

2. ZONAS FRANCAS COMERCIALES Y TERMINALES DE DEPÓSITO

Sirven para almacenar, reembalar y fraccionar mercaderías, sin que se altere la posición arancelaria del bien, así como la naturaleza, características u origen del producto⁴⁵.

3.4.7 CRITERIOS PARA CREAR ZONAS FRANCAS

Los criterios para la creación de Zonas Francas son los siguientes:⁴⁶

- a. Ha sido y es, estimular la manufactura de bienes no tradicionales para la exportación, y de esta manera, ser un instrumento de crecimiento y desarrollo del país.
- b. Para que se generen empleos es conveniente ofrecer al inversionista internacional la capacidad de realizar lo que ellos necesitan para sus industrias. Se debe tener una clara conciencia de lo que el mercado internacional necesita en lo que a mano de obra se refiere.
- c. El régimen fiscal establece exoneraciones a largo plazo sobre el impuesto a la renta y derechos aduaneros y también la libertad de

⁴⁴ Ibidem, pp. 76.

⁴⁵ Ibidem, pp. 80.

⁴⁶ DE LA PIEDRA F., Juan M. 1992. "Bolivia Mar: Zofri-ilo". Lima. Haruki Abe Producciones. Pág. 15.

repatriar dividendos, utilidades y capital de inversión sin restricción alguna. De manera que, el inversionista en su análisis de costos, solamente le preocupará la tasa de inflación y la devaluación de la moneda nacional.

- d. Los Bancos y el Sistema Financiero en general no deben dudar más en la posibilidad de invertir en la Zona Franca y ofrezcan todos sus servicios al inversionista nacional y extranjero que desea instalar su esfuerzo e imaginación en esta Zona de Tratamiento Especial.
- e. Estas zonas gozan de un régimen especial en materia aduanera, tributaria, cambiaria, laboral y financiera. El ingreso y salida de bienes desde y hacia terceros países está exento de pago de aranceles y derechos, e inafecto a mecanismos para-arancelarios de regulación. No existe estabilidad laboral.

3.4.8 CRITERIOS BÁSICOS GENERALES PARA LAS ZONAS FRANCAS

Los criterios básicos generales para las zonas francas en Bolivia son los siguientes:

- 1. Políticas de Exoneración Tributaria.
- 2. Políticas en orientación a las Exportaciones.
- 3. Política Financiera favorable y de largo plazo, fundamentalmente.

3.4.9 OBJETIVOS TRADICIONALES

Los objetivos tradicionales para la creación de las zonas francas son:

- 1. Atraer inversionistas de todo el mundo.
- 2. Reducir el desempleo.
- 3. Cambiar de óptica al inversionista nacional.
- 5. Y la continuidad en el largo plazo de estos criterios; Nos brindan el marco básico conceptual de lo que puede significar para un país una Zona Franca⁴⁷.

⁴⁷ DE LA PIEDRA, Juan M. Op.Cit. pp. 45.

3.4.10 RÉGIMEN DE INTERNACIÓN TEMPORAL PARA EXPORTACIONES (RITEX)

Las Zonas Francas Industriales (ZOFRI) resultan adecuadas para promover inversiones en nuevas industrias dirigidas a la exportación. Normalmente, las empresas establecidas tienden a aprovechar su capacidad instalada, para realizar nuevas inversiones y exportaciones. Este grupo de industrias, pueden recurrir al mecanismo del Régimen de Internación Temporal para Exportaciones (RITEX).

El RITEX permite la importación temporal, con liberación del pago de aranceles y tributos, de maquinaria, equipo, materia prima e insumos para la producción o ensamblaje de mercaderías destinadas a la exportación, proceso en el que se busca también incorporación de insumos de origen nacional. La internación temporal se ampara en programas que deben ser aprobados por la autoridad competente y donde los bienes internados necesariamente tendrán que ser exportados posteriormente en los plazos estipulados en la norma legal.

Las Zonas Francas Industriales y el RITEX están orientados a promover inversiones en la producción industrial, el ensamblaje de partes y los servicios industriales tipo maquila, con el objeto de generar divisas y empleo productivo⁴⁸.

3.4.11 ZONAS FRANCA Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

3.4.11.1 ROL DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA

Es una constante histórica que las naciones con mayor poder económico se han caracterizado por un predominio militar y una supremacía en el comercio internacional. A lo largo del siglo XX, Inglaterra afirmó su condición imperial mediante una hegemonía comercial a nivel mundial.

Con la declinación de Inglaterra, a partir de la primera guerra mundial (1914-1918) comienza a surgir el poderío norteamericano. La posición imperialista de USA se consolida después de la segunda guerra mundial (1943-1945) y coincide con su poderío comercial.

⁴⁸ Ibidem, pp. 6.

Pero el camino imperialista no es el único medio para tener poder comercial, naciones como Holanda y Bélgica en Europa y Taiwán y Japón en Asia, tienen una importante participación en el comercio mundial. **La clave de ello es que han construido una economía exportadora.**

Construir una economía exportadora es ciertamente un problema de producción, desarrollo tecnológico y dotación adecuada de infraestructura, pero esencialmente es un problema de mentalidad, de calidad de recursos humanos y de desarrollar una cultura exportadora.

Puede discutirse si esta actitud ha existido o no en Bolivia, lo evidente es que a partir de la década de 1990 se afirman un conjunto de principios que permiten iniciar una cultura exportadora⁴⁹.

3.4.11.2 LA ESTRATEGIA DEL COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA

"Bolivia presenta insuficiencias de infraestructura física e institucional que obstaculizan el desarrollo de las exportaciones. Estas restricciones, se reflejan en los elevados costos de transporte y en la falta de recursos humanos y de servicios eficientes que coadyuven a la exportación. El crecimiento de esta actividad también se ve limitado por la demanda descendente que enfrentan los productos básicos - más del 90% de las exportaciones bolivianas, por los obstáculos arancelarios y las barreras no arancelarias a los que son sometidos los productos manufacturados que se exportan".

"La Estrategia de Comercio Exterior se basará en el aprovechamiento eficiente de las ventajas comparativas actuales del país, buscando en forma paulatina, un cambio en el perfil de la estructura de exportaciones. **El énfasis estará en lograr una mayor participación de las manufacturas basadas en recursos naturales e intensivas en trabajo.** Las importaciones a su vez, no deberán crear desbalances comerciales, guardarán relación con el desarrollo de las exportaciones y responderán a los lineamientos que guían la apertura de la economía"⁵⁰.

⁴⁹ UCULMANA SUÁREZ, Peter. 1994. "Comercio Internacional y Exportaciones de Bolivia". La Paz. Auspiciado por el Banco de Crédito de Bolivia. Edit. Cia. Norte Sur Ltda. Pág. 43.

⁵⁰ En 1992, el Ministerio de Planeamiento y Coordinación, en un documento lamentablemente poco conocido y difundido propuso "Estrategia Nacional de Desarrollo, un instrumento para la Concertación". Pág. 149-161.

La Estrategia será concordante con los lineamientos del manejo de la balanza de pagos, las estrategias de endeudamiento externo e inversión privada extranjera y los lineamientos de las políticas de integración económica y regional. El objetivo central de todas ellas es lograr una mayor apertura de los mercados externos para nuestros productos.

Esta Estrategia pretende contribuir al crecimiento económico aumentando el dinamismo de nuestro comercio exterior utilizando las economías de escala que proporcionan los mercados internacionales y aprovechando, a través de las importaciones, la transferencia de las innovaciones tecnológicas y conocimientos⁵¹.

Para promover e incrementar las exportaciones, la Estrategia propone mantener la estabilidad en la regla de juego macroeconómicas e institucionales. Esto significa básicamente un tipo de cambio nominal anticipable (no explosivo), un nivel de tipo de cambio real competitivo y una tasa arancelaria estable y baja.

Por otra parte, es necesario alentar la consolidación de las Zonas Francas y perfeccionar los mecanismos estatales y privados para propiciar la inversión extranjera asociada al sector exportador. Asimismo, para disminuir los desincentivos derivados del bajo desarrollo de la infraestructura física y de la deficiente formación de los recursos humanos, el Estado realizará esfuerzos significativos a través de la inversión pública, en especial aquella relacionada con los corredores de exportación, comunicaciones y educación.

3.5 LOS CORREDORES DE EXPORTACIÓN

3.5.1. DEFINICION

Los corredores de exportación se constituyen en nexos para las exportaciones, en este sentido juegan un rol fundamental, no sólo porque integrarán las diferentes regiones del país, sino también porque unirán al país con sus vecinos y se convertirán en la mejor vía para las exportaciones⁵².

⁵¹ UCULMANA SUÁREZ, Peter. Op.Cit. pp. 47.

⁵² NUEVA ECONOMÍA. La Paz, 7 de Octubre de 1997. Nro 196. Pág. 14.

Se considera también que son los llamados corredores de transporte, conductos que facilitan el transporte y el tránsito de cargas, dándole una mayor fluidez y operatividad al comercio exterior, abaratando los costos de transporte y simplificando los pasos administrativos y de control⁵³.

Son ductos que permitirán acceder en forma rápida y competitiva a los mercados vecinos y principalmente de ultramar.

3.5.2 CARACTERÍSTICAS DE LOS CORREDORES DE EXPORTACIÓN

Los corredores de exportación tienen las siguientes características:

- a. Son ductos que permiten acceder en forma rápida y competitiva a los mercados vecinos y, principalmente, de ultramar.
- b. A través de ellos se consolida la integración nacional, vinculando zonas atrasadas y olvidadas, con mercados ciertamente importantes, mejorando las condiciones de vida en estas regiones, tanto en lo económico como en lo social.
- c. Los corredores permiten la exportación de productos a precios competitivos.
- d. La utilización de estos conductos por parte de países vecinos, dejará considerables remanentes, por servicios prestados.
- e. La importancia de la implementación de estos corredores de exportación tiene como efecto la implementación de zonas y depósitos francos, silos, abastecimientos y parques cerrados.

Bolivia tiene una cualidad de extraordinaria importancia, es un nexo natural entre el Amazonas en el norte del continente, el Plata en el sur, el Atlántico en el oeste y el Pacífico en el oeste.

Se convierte en lo que se anunció siempre, aunque no fuera realidad, "en una tierra de contactos", en el país bisagra de múltiples movimientos y en articulaciones.⁵⁴

⁵³ ALIAGA PALMA, Gustavo A. Director del Proyecto "Coordinadora Nacional del Proyecto Ilo". Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia. Pág. 105.

⁵⁴ ALIAGA PALMA, Gustavo A. Op.Cit. pp. 105-106.

3.5.3 LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA COMO FACTOR IMPORTANTE PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO

3.5.3.1 DEFINICIÓN

En el campo de la teoría de la integración económica el concepto de "integración" queda definido como un "proceso por medio del cual dos o más países deciden institucionalizar un nuevo espacio económico, representado por los mercados y los sistemas económicos nacionales".

El concepto de "integración económica" debe ser entendido como un proceso ascendente de eliminación de trabas de toda índole con el fin de satisfacer intereses y necesidades comunes de los países miembros, al menor costo posible, con la finalidad de hacer el mejor uso de los recursos de que dispone cada país, complementar sus producciones nacionales, enfrentar de mejor manera la dependencia externa y actuar conjuntamente frente a terceros⁵⁵.

Este proceso implica las consideraciones de:

- Privilegiar el intercambio comercial entre los asociados.
- Tratamiento no discriminatorio entre iguales y el diseño de las acciones pertinentes en forma preferencial para los que las necesiten.
- Repartir equitativamente los costos y beneficios que reporte el proceso de asociación.
- Cooperación, a diferentes niveles, en especial a los socios menos desarrollados.
- Armonización de acciones en los planos económico político y social.

3.5.3.2 LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA COMO OPCIÓN ESTRATÉGICA DE DESARROLLO

La "integración económica" surge como alternativa para los países en vías de desarrollo, máxime si se considera la recomposición del orden político y económico a nivel mundial, la globalización de la economía, la aparición de nuevos núcleos industriales hegemónicos (fundamentalmente en el Sudeste

⁵⁵

IBC-CADEX. 1993. "Bolivia en el contexto de la Integración Latinoamericana". Bolivia. Edit. Sirena S.R.L. Pág. 10.

Asiático).

Estos factores de análisis son una muestra objetiva de la importancia de encarar la integración como una estrategia de desarrollo.

Si los países más desarrollados del mundo se han unido o vienen uniéndose, la racionalidad y la lógica nos impelen a pensar "con mayor razón" que las economías de los países en vías de desarrollo deben encontrar en la integración de sus economías, una alternativa para su pleno desarrollo⁵⁶.

En este contexto, la motivación estratégica para los países latinoamericanos tiene además una connotación especial:

- Obtener mayor eficiencia y productividad y promover una industrialización competitiva en nuestros países.
- Conformar un mercado ampliado para competir globalmente y así atraer inversiones, financiamiento y tecnología, a la vez de lograr una mayor capacidad negociadora en los mercados internacionales frente a los grandes bloques regionales que generan los cambios tecnológicos y mantienen una fuerte competencia de oferta en el mercado mundial y a la vez insisten en un neo-proteccionismo de sus mercados.

En suma, la integración para los países en desarrollo es una opción estratégica para crecer y mejorar las ventajas comparativas en un contexto en el que los estados más desarrollados inciden deliberadamente con acciones de políticas sectoriales, afectando el libre intercambio de bienes en el mercado internacional.

En este sentido, enmarcados "... en el objetivo de la política de integración, cual es la de generar las condiciones necesarias para incentivar las exportaciones en condiciones de competencia en los mercados internacionales", se sustenta que los corredores bioceánicos se conviertan en una de las condiciones necesarias para llevar a cabo la integración nacional y la vinculación con la red vial con otros países a través de nuestro territorio; y a la vez que esta condicionante se convierta en un sólido argumento de aporte al crecimiento y desarrollo económico del país.

⁵⁶

IBC-CADEX. Op.Cit. 11.

Desde este punto de vista, la implementación de las vías de comunicación terrestre, como los corredores bioceánicos, se convierten en condición física necesaria para realizarse la integración con los países limítrofes, condicionante física de infraestructura que mejorará la propia integración a nivel nacional, especialmente para aquellas regiones que han sido marginadas de desarrollo y crecimiento económico nacional.

3.5.4 LA NUEVA POLÍTICA DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

3.5.4.1 BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Los procesos de integración latinoamericana se inician a partir de ideas destinadas a fomentar el intercambio de mercancías, asignación de fabricación de productos, liberación de aranceles y otros, en este marco nacen:

El grupo Andino y el MERCOSUR. Con el transcurso del tiempo y en vista de haberse cumplido parcialmente los primeros propósitos integracionistas así como los cambios en materia económica que se han operado en el mundo, los conceptos básicos de integración han ido transformándose; en este sentido surge la idea de los CORREDORES DE INTEGRACION como una manera de integrar y vincular los territorios de América del Sur.

Los países del cono sur son los primeros en tomar la iniciativa, de esta manera nace la idea multinacional de conformar los denominados Corredores de Exportación Bioceánicos. La reunión para la consolidación de la propuesta así como la definición de tareas primarias, tuvieron su raíz a partir de la Tercera Reunión de la Comisión Técnica Bilateral chileno -brasileño, realizada en agosto de 1995 y finalmente en Santa Cruz de la Sierra, noviembre de 1995. En el transcurso de estas reuniones se conformo y consolido el Grupo de trabajo Multilateral de Corredores de Exportación Bioceánicos, del cual son socios permanentes las repúblicas de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

3.5.4.2 PLANEAMIENTO DE LAS POLÍTICAS

El planeamiento de las nuevas políticas de integración y vinculación física latinoamericana, nacen casi de una manera espontanea, vienen como consecuencia de las necesidades regionales y nacionales en particular y

latinoamericanos en general de vincular sus territorios, la consolidación de los Corredores de Exportación Bioceánicos se constituyen en instrumento de articulación y de aproximación entre los países del; cono Sur y otros, permitiendo un intercambio económico más dinámico entre ellos. Por ejemplo, se trata de buscarla apertura de posibilidades de sustitución y/o completar las comunicaciones marítimas entre puertos brasileños, uruguayos y argentinos con puertos chilenos y peruanos, mediante las comunicaciones que conectan tales destinos.

Para impulsar los objetivos iniciales se crearon dos comisiones (Pacto de Santiago 15- VIII-95) la comisión de infraestructura física y la comisión de facilitar del tránsito y Simplificación de Normas; La primera se encuentra abocada a levantar un inventario de proyectos que puedan formar parte de los Corredores de Exportación y de Integración, complementar la información Técnica-económica de la infraestructura existente y de las proyecciones de inversión de corto y de mediano plazo, esta información permitirá formar un perfil de proyectos de inversión de corto y mediano plazo, esta información permitirá formular un perfil de proyecto conjunto que sea presentado a los organismos multilaterales de crédito con el objeto de conseguir el funcionamiento para la consolidación de los Corredores en las regiones que fueren necesario materializarse.

Es importante poner en relieve que la armonización de criterios tendientes a facilitar la plena operación y consolidación de los Corredores Bioceánicos, el grupo de trabajo decidió poner especial relevancia los principios de igualdad de oportunidad para la libre competencia de los puertos del Atlántico con los del Pacífico. Así mismo se sugerirá ante los organismos pertinentes la posibilidad de obtención del financiamiento destinado a infraestructura nacional de dos o más países, cuando las obras sean de interés mutuo, considerando el criterio de relevancia de los tramos identificados, como el principio de igualdad de tratamiento y de reciprocidad, para con el proyecto de Corredores Bioceánicos de Integración, estas políticas es de suma importancia para el reforzamiento de la presente tesis.

En el caso de la segunda comisión, se determino asumir la organización de criterios tendientes a facilitar la plena operación de los Corredores Bioceánicos, la búsqueda de un sistema normativo y operacional que considera entre otros sectores, materias jurídicas, administrativas, financieras, tarifarias, técnicos y migratorios; bajo estos parámetros se acordó:

- Coordinar acciones de cooperación mutua, intercambiar

- información necesaria y vigilar los puestos fronterizos entre las autoridades policiales de los países miembros a fin de facilitar un mejor funcionamiento de los Corredores Bioceánicos.
- Realizar reuniones de naturaleza técnica con el fin de buscar mayor simplificación de normas relativas a las diferentes materias y aéreas componentes del tráfico para los Corredores.
 - Acoger el proyecto de tarjeta de tránsito Bioceánico, como documento único de corredor prioritario, el cual tiene como objetivo facilitar el tránsito y agilizar el tránsito de tripulantes en los corredores.
 - Se establecerá una comisión que abogue el seguimiento de la aplicación plena del "Convenio de Transporte Internacional Terrestre" con el propósito de superar eventuales problemas derivados de su aplicación sobre la base de este convenio, los países miembros del grupo deberán abocarse al perfeccionamiento y simplificación de los procedimientos.
 - Acoger la propuesta formulada en cuanto al uso del Manifiesto Internacional de Carga- MIC, según la vía, para el transporte de mercancías en los Corredores Bioceánicos, en razón que es una normativa ya establecida y conocida por todos los países que participan en los Corredores Bioceánicos.
 - Los países deberán enviar información sobre los productos que estarían insertados en envíos a través de los Corredores Bioceánicos con destino a puertos Chilenos, para que el Servicio Agrícola Ganadero -SAG estudie y señale los requisitos específicos, de tal forma que pueda visualizarse su cumplimiento ya sea a corto, mediano o a largo plazo.
 - Deberá destacarse la importancia de combinar el transporte multimodal sea carretero - ferroviario, fluvial lacustre - marítimo, estimulando la oportuna adopción de mecanismos que faciliten el transporte de personas y mercancías⁵⁷.

⁵⁷

ACTA DE SANTIAGO, 15 de agosto de 95. Chile.

3.5.5 POLÍTICAS NACIONALES DE INTEGRACIÓN VÍA CORREDORES

El tema de los corredores interoceánicos a emergido con fuerza durante este último período, tanto en la agenda vecinal y regional de las relaciones exteriores de Bolivia. Muy probablemente, el proyecto de los corredores Interoceánicos sea el factor aglutinante que logre la verdadera integración de la geografía boliviana, permitiendo su definitiva inserción en la región y el mundo, en otras palabras vendría a constituir la respuesta boliviana a los procesos de globalización, transnacionalización y regionalización en curso.

Asimismo, se ha consolidado un consenso en la región sobre el proyecto de los Corredores Interoceánicos para el desarrollo económico y social para los países del cono Sur, que requieran en consecuencia, de una formulación conjunta de los proyectos de integración física y transporte internacional en el contexto regional, En este sentido queda establecido que el principal Corredor de Exportación Interoceánico, tendrá en un extremo los puertos brasileños de Santos Y Paranaguá, y en el otro lado los puertos chilenos de Arica y Antofagasta, así como los puertos peruanos de Matarani e Ilo.

Pero el desafío de convertir a Bolivia en un importante eslabón de corredor de exportación e integración bioceánico en Sud América, implica necesariamente la realización de una serie de importantes acciones que, por una parte se fortalezca y mejore la infraestructura física de transporte ya existente, como el desarrollo de nuevas vinculaciones, en caminos, vías férreas, fluviales y lacustres; también en el futuro aéreas, como parte de los Corredores de Exportación, y por otra se crean las condiciones de apoyo logístico y administrativo necesarias, para la prestación de eficientes servicios de transporte tanto nacional como internacional.

Estas políticas y estrategias de integración vía Corredores, deben desarrollarse de acuerdo a las propuestas planteadas, es decir mediante la realización de coherentes y racionalmente Económica, buscando un mayor equilibrio y igualdad de oportunidades entre los diferentes modos (Sub-sectores) de transporte, tal como señala la Comisión de Infraestructura Física del Grupo Multilateral, puesto que en el pasado (inclusive actualmente) se presentaron determinadas influencias en el marco de las inversiones publicas que no invirtieron en el desarrollo de un armónico sistema de transportes; por tanto si se trata de convertir a Bolivia en un eslabón importante del Corredor Bioceánico en el marco de las macro políticas internas, el financiamiento externo, por muy importante que

fuese para la construcción de la infraestructura física no deberá ser el factor determinante de la toma de decisiones políticas.

La búsqueda de una expansión de los diferentes sub-sectores de transporte, tiene por finalidad producir bienes públicos que generan positivas expectativas en términos y mayores niveles de empleo, mayores alternativas de elecciones, mayor racionalidad en el manejo de cargas, mayores usos de las vías de comunicación (caminos, vías férreas, ríos, etc.), mayor duración de la maquinaria de transporte (camiones, motores de lanchas, locomotoras, etc.).

En líneas generales de lo se trata es e instalar en Bolivia una verdadera industria del transporte, que resuelva problemas del entorno de los empresarios de producción, comercio y servicios generales, a fin de apoyar su competitividad en el mercado internacional (en fecha 17 de diciembre del 96, Bolivia se constituyo en miembro del MERCOSUR).

Ahora bien, no se puede ignorar la influyente presencia del Bco Mundial como un factor gravitante en la aplicación de estrategias y políticas en materia de transportes, no solo en Bolivia sino también en Latinoamérica; lamentablemente, a comentario de especialistas en temas de infraestructura vial, el Banco Mundial (inversión en carreteras son consideradas como una forma de promoción, la idea es que Bolivia es un país que facilita el comercio exterior de sus vecinos mediante la oferta de servicios de transporte Reporte No. 11899-Bolivia-junio de 93) a medios de transporte aun sabiendo que el aporte que hace es bastante significativo⁵⁸.

Estado Nacional junto al Banco Mundial como organismo financiador, cuya filosofía fundamental es de aplicar modelos de mercado abierto en la libre competencia, deberán generar inversiones, de tal manera, que no sólo brinda de cobertura sub-sector caminos, sino que otorgué similares oportunidades a los demás modos de transporte.

⁵⁸

3.6 ALTERNATIVAS DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL ALTIPLANO BOLIVIANO: CASO PUERTO DE ILO

SITUACIÓN GEORÁFICA DE ILO



3.6.1 ZONA FRANCA DEL PUERTO DE ILO: EL INSTRUMENTO COMERCIAL DE BOLIVIA

Bolivia y Perú han suscrito diversos convenios bilaterales en materia económica, sobre transporte, comunicaciones, utilización conjunta del Lago Titicaca; todo los cuales fortalecen la relación bilateral.

Merecen especial relevancia los llamados Convenios de Ilo, por los cuales Bolivia recibe acceso al Pacífico por el puerto de Ilo y se le otorga una zona franca industrial y otra turística en la localidad de Ilo.

3.6.1.1 IMPORTANCIA DE LOS ACUERDOS DE ILO

Estos acuerdos permiten que Bolivia y Perú sumen sus potencialidades, para desarrollar actividades productivas y comerciales conjuntas a través del libre uso de las instalaciones de ILO y de Puerto Suárez y el impulso de una Zona Franca Industrial y otra Turística en ILO.

Ambas naciones quedarán entrelazadas por un corredor vial de 1.400 kilómetros, que unirá Ilo con Puerto Suárez, al borde del Río Paraguay a través del cual Perú podrá comerciar con Argentina, Brasil y Paraguay⁵⁹.

3.6.1.2 LA ZONA FRANCA DE ILO

Conforme al convenio Peruano-Boliviano suscrito el veinticuatro de enero de 1992, los gobiernos de ambos países acordaron ejecutar acciones concretas para la integración de ambos países que impulsen la inversión, el desarrollo industrial y el comercio bilateral mediante la utilización de la Zona Franca Industrial de Ilo (ZOFRI-ILO) por parte de empresas bolivianas, con sujeción a la jurisdicción de las normas peruanas y expreso rechazo a cualquier reclamo por la vía diplomática.⁶⁰

Las empresas bolivianas que efectúen inversiones en la parte de Zona Franca bajo la administración de la empresa promotora boliviana, aparte de

⁵⁹ Ibidem, pp. 109.

⁶⁰ PEGUERO, Arturo. 1987. "Perfil de Proyecto para el Desarrollo de la Zona Franca Industrial de Bolivia". Organización de las Naciones para el Desarrollo Industrial. Programa Naciones Unidas para el Desarrollo. ONU. Pág. 85.

los beneficios establecidos para los usuarios de la Zona, gozarán de la ventaja de poder importar bienes desde Bolivia y reexportarlos hacia terceros países o hacia Bolivia mismo, sin restricción alguna⁶¹.

3.6.1.3 CONVENIO SOBRE LA PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS BOLIVIANAS EN LA ZOFRI-ILO

Mediante este Convenio el Perú se obliga a lo siguiente:

- Otorgar a Bolivia un área superior a las 160 Hectáreas, no en propiedad sino en calidad de cesión en uso. El área exacta que corresponda a Bolivia sería determinada por la Junta de Administración de la Zona Franca Industrial de Ilo (ZOFRI-ILO) en base al resultado del estudio de factibilidad que se viene realizando en ejecución del acuerdo adoptado el 27 de Mayo de 1991, así como las necesidades de la empresa promotora boliviana.⁶²
- El Gobierno de Bolivia otorgará al gobierno del Perú en la zona de Puerto Suárez facilidades similares a las otorgadas por el Perú en el Puerto de Ilo.
- El Gobierno de Bolivia concederá al gobierno del Perú los mismos beneficios que este ha recibido en base a la reciprocidad internacional.

Asimismo, este convenio ha establecido obligaciones conjuntas de Bolivia y del Perú que son las siguientes:

- Dinamizar y profundizar las medidas para facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías en ambos territorios.
- Mejorar el uso de la infraestructura del transporte existente en ambos países propiciando mecanismos multimodales de transporte.
- Ambos Gobiernos celebrarán los acuerdos complementarios que sean necesarios para el logro de los objetivos de los

⁶¹ PEGUERO, Arturo. Op.Cit. pp. 86.

⁶² Ibidem, pp. 107.

convenios y su perfeccionamiento.⁶³

3.6.1.4 OBJETIVOS DE ZOFRI-ILO

La ZOFRI-ILO responde a los objetivos generales siguientes:⁶⁴

- Estimular la inversión y el desarrollo tecnológico.
- Generar nuevos puestos de trabajo y empleo de mano de obra.
- Contribuir a la generación de divisas para el país.
- Propiciar el desarrollo de nuevas industrias para la exportación.
- Impulsar la creación de polos de desarrollo para generar el desarrollo regional, elevando el nivel de vida de la población.
- Fortalecer la descentralización de la inversión.
- Fomentar la generación de mayor valor agregado industrial nacional optimizando el uso de los recursos naturales del país.

3.6.1.5 MARCO LEGAL FAVORABLE ZONA FRANCA DE ILO (ZOFRI-ILO)

A. RÉGIMEN TRIBUTARIO

-Las Empresas instaladas en la Zona Franca Industrial de Ilo (ZOFRI-ILO), gozan de la exoneración de todo impuesto nacional, regional y municipal creado o por crearse por un período de 15 años renovables.

-Los bienes de capital, insumos y otros componentes empleados en la producción y administración de la empresa están exonerados de impuesto y derechos de aduana.

B. RÉGIMEN LABORAL

-Las empresas están facultadas para contratar personal en forma temporal mediante contratos a plazos.

-Las remuneraciones de los trabajadores y las condiciones de trabajo se pactan libremente.

⁶³ Ibidem, pp. 109.

⁶⁴ Ibidem, pp. 65.

C. RÉGIMEN COMERCIO EXTERIOR

-El ingreso y salida de bienes para la exportación están exentos de todo tributo y derechos aduaneros. No existe ningún mecanismo arancelario o para-arancelario y los trámites aduaneros no requieren de la intervención del agente de aduana.

-Las empresas ubicadas en el resto del territorio que comercialicen sus productos de Zona Franca, gozan del régimen especial de promoción a las exportaciones.

-Podrán internarse al país productos fabricados en la Zona Franca Industrial hasta por un monto del 20% de sus ventas.

D. RÉGIMEN FINANCIERO

-Los usuarios deben utilizar sus propias divisas para la cancelación de sus obligaciones, pudiendo aperturar cuentas en el exterior y efectuar operaciones de cambio en los términos más favorables.

-Se permite la remesa al exterior sin restricción de utilidades, dividendos, depreciaciones, patentes, etc.

-Pueden llevar su contabilidad en Moneda Extranjera.

-Tienen acceso a los mercados de créditos y capitales nacionales o extranjeros.

E. RÉGIMEN CAMBIARIO

-El estado garantiza la libre tenencia, uso y disposición interna y externa de la moneda extranjera, por las personas naturales y jurídicas residentes en el país, así como la libre convertibilidad de la moneda nacional a un tipo de cambio, único.

3.6.2 TRASCENDENCIA DE LOS CORREDORES DE EXPORTACIÓN PARA EL COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA

La globalización de la economía ha incrementado la independencia entre las naciones y regiones. En éste contexto, la ubicación geográfica de Bolivia en América del Sur, le ofrece ventajas comparativas para ser un país de vinculación y contactos entre los países vecinos. Consecuentemente, los esfuerzos del país deberán dirigirse a completar y mejorar las obras de infraestructura de transporte

con miras a aumentar progresivamente su participación en los mercados mundiales.

Con este propósito, Bolivia deberá desarrollar su infraestructura vial, teniendo como meta crear corredores de exportación, acorde con los requerimientos de un sistema de transporte multimodal moderno y eficiente, que reduzca el tiempo y los costos de movilización de carga.

La idea central consiste en vincular, a través de Bolivia, los puertos del Pacífico con los del Atlántico. Este eje, estaría interconectado con la Hidrovía Paraguay-Paraná, también servirá de apoyo a los flujos de carga provenientes de los países del MERCOSUR con destino a otros países de América Latina y Oriente⁶⁵.

Para Bolivia resulta preponderante estrechar vínculos con Perú, pues este país representa un mercado natural para una importante fracción de la oferta exportable boliviana. Los empresarios de Bolivia y Perú, han organizado durante 1992, diversas misiones comerciales de ida y vuelta con la finalidad de lograr un mayor intercambio comercial⁶⁶.

Si a los intereses comerciales que se fortalezcan a raíz de la actuación de los sectores empresariales sumamos el componente del "Puerto de Ilo" y "BOLIVIAMAR", que merecen la mayor de las atenciones de parte del Gobierno nacional como componente de la relación bilateral, indudablemente las posibilidades de complementación y mejor entendimiento entre ambos países resultará un hecho irreversible en el futuro⁶⁷.

3.6.2.1 CORREDORES DE EXPORTACIÓN

Dentro los cambios económicos y políticos, que se están produciendo en el mundo, la ubicación geográfica de Bolivia adquiere una relevancia extraordinaria. Su en todos los procesos de cambio y transformación, así como en los de la integración, tienen una gran significación. Bolivia, localizada en el centro

⁶⁵ IBC-CADEX. 1993. "Bolivia en el contexto de la Integración Latinoamericana". Bolivia. Edit. Sirena S.R.L. Pág. 51.

⁶⁶ IBC-CADEX. Op.Cit. pp. 59.

⁶⁷ Ibidem, pp. 60.

de Sud América, con una frontera común con cinco países, se convierte en el nexo más claro y definitivo entre el Pacífico y el Atlántico, entre el Amazonas y el Plata, es de aquí donde surge la idea de los corredores bioceanicos, también llamados de exportación.

El Servicio Nacional de Caminos, en el marco de la política de integración existentes y siguiendo los objetivos de generar las condiciones necesarias para incentivar las exportaciones en condiciones de competencia en los mercados internacionales, sustenta que los Corredores de Exportación atraviesan el territorio nacional de este a oeste y de norte a sur, permitiendo la integración nacional y la vinculación con la red vial de otros países y a éstos entre sí a través de nuestro territorio⁶⁸.

En ese sentido, los Corredores de Exportación le permiten a Bolivia acceder en forma rápida y competitiva a los mercados de los países vecinos y de ultramar; la planificación de estos corredores está también dirigida a consolidar la integración del país, mejorando sus condiciones económicas y sociales.

Estos corredores de exportación son prioritarios para el desarrollo armónico de Bolivia, porque le permitirá:

1. Las exportaciones a precios competitivos.
2. La utilización por países vecinos, dejando remanentes por servicios prestados.
3. La conversión en corredores de desarrollo por el establecimiento de una red de apoyo al desarrollo nacional, adecuada a la dinámica de producción de cada región⁶⁹.

3.6.2.2 LOS CORREDORES DE EXPORTACIÓN EN BOLIVIA

Debido a la pérdida de su Litoral, Bolivia debe acceder a los océanos Atlántico y Pacífico, cruzando territorios de otros países. Estos corredores de exportación son las rutas por las cuales transitan las mercaderías bolivianas para ser embarcadas en puertos del Pacífico o del Atlántico.

⁶⁸ SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS. 1996. "Corredores de Exportación". La Paz-Bolivia. Departamento de Planificación. Pág. 1.

⁶⁹ SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS. 1994. "Taller de Transporte en Bolivia". La Paz-Bolivia. SubSector Carreteras. Págs. 5-6.

A. ACCESO AL ATLÁNTICO: LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

Bolivia accede al Atlántico por la hidrovía Paraguay-Paraná. Esta vía natural tiene una extensión de 3.442 kms., recorre el río Paraguay y el río Paraná hasta la confluencia de este último con el Río de La Plata. Comprende en toda su extensión el río Paraguay y el medio y bajo Paraná.

A lo largo de su recorrido abarca una área de influencia de 720.000 kms. cuadrados: el centro oeste del Brasil, prácticamente todo el Paraguay, gran parte de Bolivia, las provincias ribereñas de Argentina y parte del Uruguay⁷⁰.

B. ACCESO AL PACÍFICO POR LOS PUERTOS DE PERÚ Y CHILE

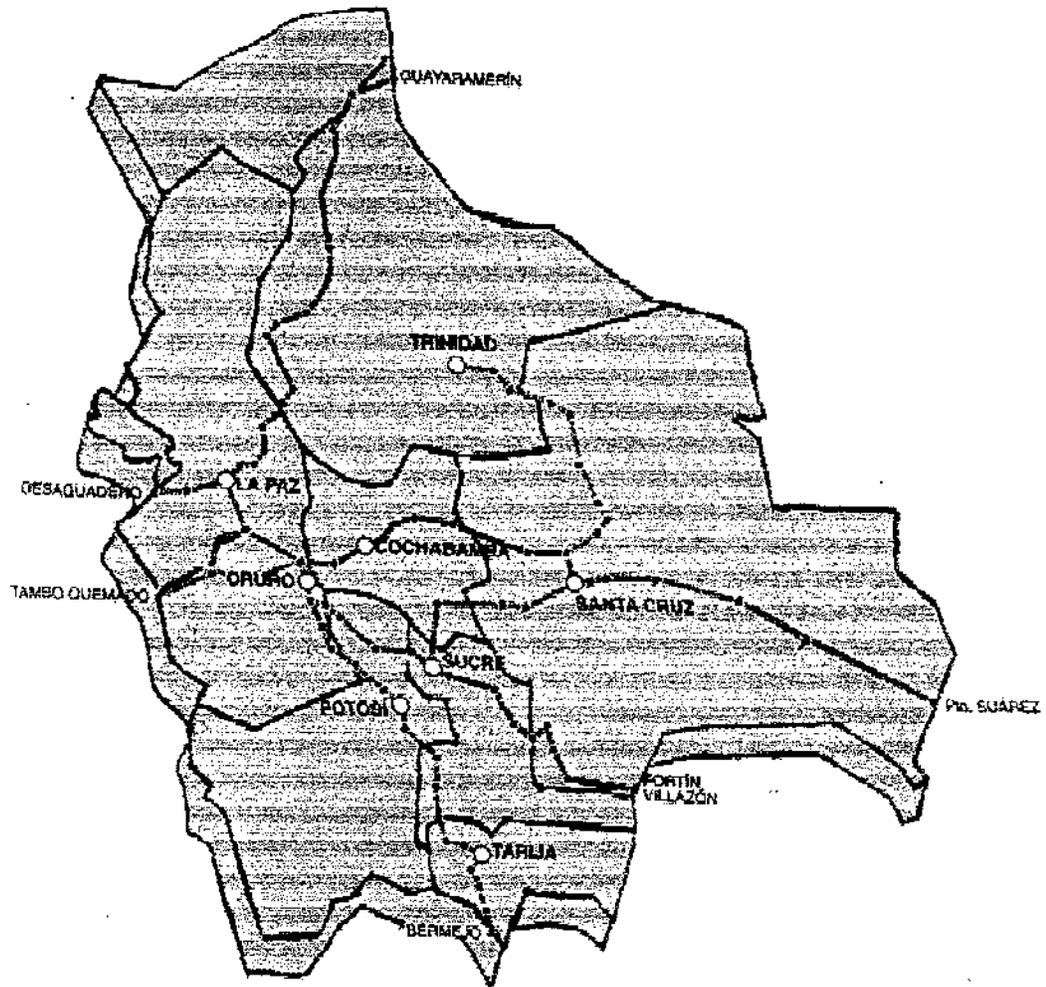
La vinculación del país con el Océano Pacífico se realiza a través de Antofagasta, Iquique y Arica (Chile); e Ilo y Matarani en el Perú.

Actualmente el mayor tráfico se realiza por el Puerto de Arica, lo que ha profundizado la dependencia comercial con Chile. A Bolivia le conviene romper la dependencia de un solo puerto de acceso al Pacífico, buscando las condiciones más favorables que ofrecen otros puertos, como los puertos peruanos que son más baratos que los puertos chilenos⁷¹.

⁷⁰ UCULMANA SUAREZ, Peter. 1994. "Comercio Internacional y Exportaciones de Bolivia". La Paz. Auspiciado por el Banco de Crédito de Bolivia. Edit. Cía. Norte Sur Ltda. Pág. 68.

⁷¹ UCULMANA SUÁREZ, Peter. Op.Cit. pp. 72.

CORREDORES DE EXPORTACIÓN EN BOLIVIA



3.6.2.3 INFRAESTRUCTURA VIAL DE LOS CORREDORES DE EXPORTACIÓN

La infraestructura vial de los corredores de integración está constituida por 2,119 kilómetros de vías pavimentadas, 4.780 de vías de tierra/grava y 598 en actual ejecución. Son en total, 7.497 kilómetros de carreteras⁷².

A. CORREDOR ESTE-OESTE

La carretera Arica-Santos es una de las vías importantes que vincula a los centros de producción agrícola del país, que sirve para conectar el territorio nacional en el extremo este con los puertos del Océano Atlántico a través del territorio brasileño y, en el extremo oeste, con los puertos del Pacífico a través de los territorios chileno y peruano.

Esta carretera se inicia en Tambo Quemado y finaliza en Puerto Suárez, tiene una longitud aproximada de 1.548 Kilómetros⁷³.

El Corredor Este-Oeste consta de los siguientes ramales:

1. Cuiaba-Arica, vía que vinculará el extremo este con el oeste del país. Nace en la población de San Matías y culmina en Tambo Quemado y/o Desaguadero.
2. Ramal Caihuasi-Pisiga, carretera de 282 kilómetros de longitud, comprende los tramos Caihuasi-Oruro, tramo de 39 kilómetros; Oruro-Pisiga, 246 kilómetros de longitud con superficie de ripio.
3. Ramal Patacamaya-Desaguadero-Ilo, carretera de 197 kilómetros que permitirá llegar al puerto de Ilo en Perú.

B. CORREDOR NORTE-SUR

La carretera Trinidad-Santa Cruz-Yacuiba se inicia en la ciudad de Trinidad en dirección sur hasta llegar a Yacuiba, punto fronterizo con Argentina donde, a

⁷² NUEVA ECONOMÍA. La Paz, 7 de Octubre de 1997. Nro 196. Pág. 14.

⁷³ NUEVA ECONOMÍA. Op.Cit. pp. 14.

través de su red caminera, se conectará con el puerto de Rosario.

Este corredor tiene una longitud de 1.084 kilómetros, desde Trinidad hasta Yacuiba.

La superficie de rodadura actual presenta las siguientes condiciones: pavimento 932 kilómetros; ripio 113 y tierra 39 kilómetros⁷⁴.

1. Ramal Boyuibe-Hito Villazón, carretera de 135 kilómetros construida con superficie de tierra, Cuenta con financiamiento de FONPLATA para la elaboración de los estudios de diseño final, complementación del impacto ambiental, además de construcción y pavimentación de la carretera. Este ramal es de gran importancia para el país porque permitirá la vinculación con la Hidrovía Paraná-Paraguay.

C. CORREDOR OESTE-SUR

Desaguadero-La Paz-Oruro-Potosí-Tarija- Bermejo, la importancia de este corredor radica en constituir un nexo de vinculación entre las capitales de cuatro departamentos del país y la ruta primordial para la vertebración norte-oeste-sur del país.

A través de este corredor se logrará incentivar el desarrollo agropecuario en la zona de influencia, al tener una vía óptima para transportar la producción. Tiene una longitud de 1.190 kilómetros que se caracterizan por tener 607 kilómetros de pavimento (216 en etapa de construcción y pavimentación), 583 de ripio y ningún kilómetro de tierra⁷⁵.

1. Ramal Cuchu Ingenio-Villazón, carretera de 323 kilómetros de longitud. Cuenta con financiamiento de FONPLATA para la realización de los estudios de factibilidad económica e impacto ambiental (fase I) y diseño de ingeniería (fase II).

Los estudios han sido adjudicados a la asociación de empresas Consa-Consulbaires. La primera fase concluyó en diciembre de

⁷⁴ Ibidem, pp. 14.

⁷⁵ Ibidem, pp. 14.

1996 y el informe final está en revisión por parte del Servicio Nacional de Caminos (SNC).

2. Ruta Diagonal Jaime Mendoza, comprende los departamentos de Oruro y Chuquisaca y forma parte de la ruta número 6 que parte de Machacamarquita (Oruro) y pasa por la ciudad de Sucre para llegar al Hito Villazón, en la frontera con Paraguay.

Esta ruta sirve para conectar las rutas No. 1 y 9 que atraviesan verticalmente los extremos oeste y este del país, integrando al departamento de Chuquisaca a dos rutas de vinculación internacional importantes.

La longitud total de esta carretera es de 971 kilómetros, los cuales tienen la siguiente característica: pavimento 95 km.; ripio 584 km.; tierra 292 km.

3. Carretera Tarija-Villamontes, ubicada íntegramente en el departamento de Tarija, está clasificada como la ruta número 11 de la red vial nacional, que sirve para conectar las rutas 1 y 9 que atraviesan al departamento en forma vertical a los extremos este y oeste.

Esta ruta es de suma importancia para el desarrollo e integración de Tarija, ya que cruza longitudinalmente su territorio, conectando ambas rutas nacionales que sirven para vincularse con la Argentina, en el sur del país, y en el extremo norte con el eje central (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz).

La longitud de la carretera Tarija Villamontes es de 225 kilómetros y tiene las siguientes características: pavimento 14 km.; ripio 241 km.; tierra cero kilómetros.

3.6.3 CORREDOR DE EXPORTACIÓN OESTE-NORTE RELACIONADO CON EL PUERTO DE ILO

La relación existente entre el Corredor Bioceánico Oeste-Norte y el Puerto de Ilo está dada por la conexión directa entre tres países iniciándose desde el Brasil, Bolivia y el Perú.

Brasil es un país con un espectacular potencial económico, en permanente expansión y requiere contactarse, a bajos costos y fácilmente, con el Pacífico y los macro mercados del Oriente; los Estados brasileños del Acre, Rondonia, Mato Grosso do Norte, Mato Grosso do Sur y Amazonas, son mediterráneos, zonas de desarrollo agrícola e industrial en ampliación sostenida, a los que les queda mas cerca el Pacífico que el Atlántico; la distancia media que les separa a estos Estados del océano Pacífico bordea los 1400 km., mientras que el Atlántico les que da a 4000 Km, (se estima que la producción de granos, en especial soya, de estos 5 Estados en los próximos años, llegue a los 7 millones de toneladas anuales, cuyo principal mercado será el Oriente). Ante esta realidad el sur del Perú, el oriente de Bolivia y el sudeste brasileño han comenzado a tejer una red de lazos económicos y pensar en un corredor bioceánico.

En lo que se refiere a nuestro país, potencialmente beneficia a aquellas regiones olvidadas, tal es el caso del Departamento del Beni, Pando y la región andina de La Paz.

El Corredor Bioceánico Oeste-Norte comprende los siguientes tramos:

- a) La carretera La Paz-Guayaramerin, constituye una de las alternativas más importantes para la vinculación internacional suroeste-noroeste. Su construcción ha permitido la vinculación del territorio boliviano con la red de carreteras de Brasil, especialmente con el estado de Rondonia.

Este tramo cumple con los objetivos de extensión de la red vial nacional al norte del país, logrando integrar una vasta zona agrícola a la economía central.

- b) Se complementa con el tramo Patacamaya-Tambo Quemado, conformando una alternativa de salida al océano Pacífico (Puertos de Arica e Iquique en Chile).

La longitud de este corredor, desde Desaguadero, en la frontera con Perú, hasta Guayaramerín en el límite con Brasil, es de 1.142 kilómetros con la siguiente conformación: Pavimento 181 kilómetros; ripio 961 y cero kilómetros de tierra⁷⁶.

⁷⁶ Ibidem, pp. 14.

1. Ramal Yucumo-San Borja-Trinidad, carretera de 176 kilómetros de longitud, los primeros 48 kilómetros vinculan Yucumo y San Borja, los restantes 228, vinculan San Borja con Trinidad.
2. Ramal El Chorro-Cobija, carretera de 368 kilómetros de longitud ubicada en el departamento de Pando recorriendo en sentido oeste-este.

De esta forma, verificamos que existe una relación entre el Corredor Bioceánico Oeste-Norte y el puerto de Ilo mediante el tramo Desaguadero-Guayanamerín-Brasil. Es decir, uno de los derivados de este del corredor como destino es el Puerto de Ilo, en la República del Perú.

GUYARAMERÍN/ILO

La población de Guayaramerín se encuentra al Nordeste de La Paz en el departamento del Beni, y es la frontera con el estado de Rondonia.

La carretera es la siguiente:

GUAYARAMERIN	PARCIAL(KMS)	TOTAL (kms)
Riberalta	88	88
Río Yata	329	417
Santa Rosa	84	501
Rurrenabaque	100	601
Yucumo	104	705
Quiquibey	42	747
Bella Vista	67	814
Santa Barbara	118	932
Cata Pata	49	981
La Paz	58	1029
Ilo	500	1529

Esta ruta unirá Porto Velho, capital de Rondonia, con el Pacífico, una distancia aproximada de 1800 km., de los cuales 1142 km., son en Bolivia. Esta es una ruta de gran valor estratégico para el desarrollo de los departamentos de Beni, Pando y de La Paz.

Cota Pata–Santa Barbara (50 Km)

Este tramo financiado por el BID, KFW y CAF es efectuado por la empresa Andrade Gutiérrez, según el BID se trata de la obra más difícil que se construye con fondos de esa institución en Sudamérica. El diseño incluye la construcción de 28 puentes y viaductos, 20 túneles artificiales y 2 naturales. El Valor del Proyecto es de \$us 86.796.807. La supervisión realizara el Consorcio Hidro Service – Connal – Lawmeyer por \$us 8.561.680.

Santa Barbara – Bella Vista (120 Km)

Están avanzadas las negociaciones con la CAF para su financiamiento; esta en uso el camino provisional, en buen estado de transito.

Bella Vista – Quiquibey (70 Km)

El SENAC tiene a su cargo el mejoramiento de esta vía.

Quiquibey – Yucumo (42 Km)

Ruta terminada en Noviembre de 1993, una parte pavimentada, y la otra, menos estable, rypiada, debido a las inundaciones periódicas de los ríos. Su construcción estuvo a cargo de Andrade Gutiérrez, la supervisión del consorcio Siscabol. Se pavimento 12 kms, y los otros 30 kms, de grava.

Yucumo – Rurrenabaque (102 km)

Carretera de grava sólida, transito todo el año. De un total de 21 puentes en el trazo del camino, se han 5, los más importantes. Faltan algunos puentes y obras menores, previstas en el proyecto.

Rurrenabaque – Reyes – Santa Rosa – Riberalta – Guayaramerín (610 km)

La carretera tiene un transito continuo durante todos los mese del año. Gran parte de la obra fue realizada gracias al esfuerzo ejemplar del Sr. Velasco, poblador de al zona, que tomo la determinación de trabajar por su propia cuenta, ayudado por sus hijos con tractor y equipo propio; el SNC al ver la forma en que proseguía esta labor ejemplar decidió prestar su concurso, consiguiendo así un positivo avance.

4.0 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

EL PUERTO DE ILO Y LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS COMO FUENTES DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO-SOCIAL DEL ALTIPLANO BOLIVIANO

En el presente capítulo se realizará un compendio analítico de conformación y de constitución del convenio Puerto de Ilo con conexión parte del Corredor Bioceánico Oeste Norte en el crecimiento económico del Departamento de La Paz.

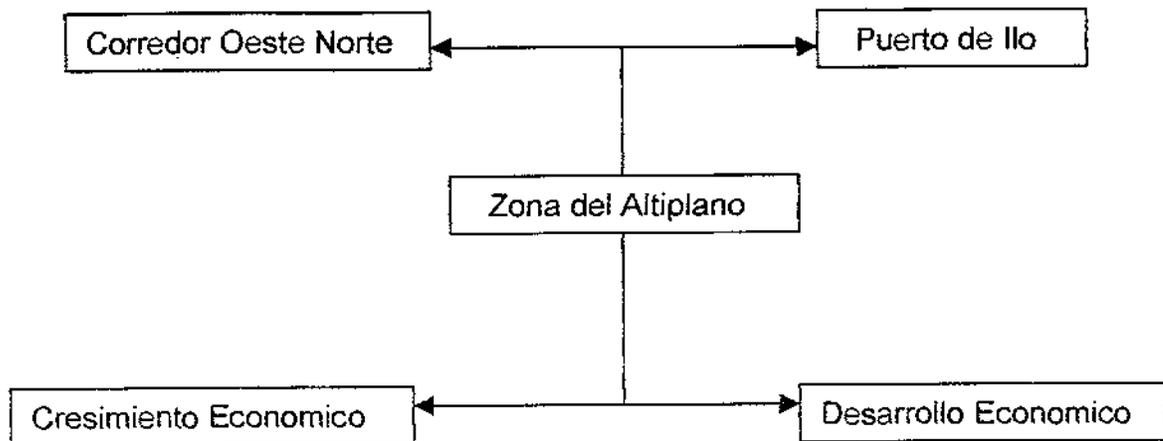
Como conocemos que la intersección entre el corredor Oeste Norte y el Puerto de Ilo es Desaguadero y Guaqui. Desaguadero se constituye en el punto de intersección entre el Puerto de Ilo y el corredor en cuestión.

Consecutivamente, se conoce que el tramo que estamos estudiando y que está en cuestión es La Paz – Desaguadero, que está en vías de conclusión, con un avance aproximadamente del 90% del total proyectado, y la parte norte del corredor aún no está concluido, tal es el caso del tramo Cotapata - Santa Barbara que se concluirá aproximadamente para el año 2000. Lo cual implica que el corredor en cuestión aún no esta funcionando como tal, acorde a lo establecido en los convenios.

Lo propio sucede con el Puerto de Ilo, cuya zona franca aún no está en funcionamiento, hasta el momento como esta establecido en el convenio entre Bolivia y Perú.

Ambas situaciones implica que tanto el Corredor Bioceánico Oeste Norte y el Puerto de Ilo aún no están funcionando, en su total cabalidad, hasta el momento.

Todo lo anterior implica que el siguiente análisis de incidencia de la apertura del puerto de Ilo conectado con el Corredor Bioceánico Oeste Norte sobre el crecimiento económico y en el desarrollo económico. Tendrá un carácter de estudio a futuro bajo el siguiente esquema:



El anterior esquema implica realizar el estudio de una forma sintética, de tal forma que el avance de la verificación de la hipótesis sea secuencial.

Primero, se determinará las características fundamentales de la zona altiplánica como zona intermedia del Corredor Bioceánico Oeste - Norte, específicamente en dos casos, como es Desaguadero y Guaqui, como dos poblaciones impacto respecto de la institución del corredor citado en su crecimiento y su desarrollo mismo, para posteriormente de una forma inductiva generalizar los resultados para toda la región.

Segundo, se realizará un análisis de la evolución de las relaciones comerciales entre Perú y Bolivia. Para determinar el nivel de las exportaciones y las importaciones realizadas a través de ambos países. Verificando principalmente el origen de los productos elaborados al interior de nuestro país, con el propósito de conocer si existe algún sector económico en la región del altiplano inmersa en las relaciones comerciales en el marco que estamos verificando, y que la apertura del corredor tuvo o tendrá una incidencia positiva en el crecimiento y desarrollo de la región y por ende en todo el país.

Tercero, se realizará un estudio de comportamiento de la posible incidencia de la apertura del Corredor Bioceánico Oeste Norte conectado con el Puerto de destino Ilo en la región del altiplano, específicamente en los poblados de Desaguadero y Guaqui, como regiones tránsito del corredor citado.

Cuarto, se realizará un estudio previo de la posible comercialización de los productos de procedencia nacional por el Puerto de Ilo, previa consolidación de las condiciones necesarias de que tiene que ofrecer un Puerto de Comercialización. Y el propio traslado de comercialización sustitución del Puerto de Matarani por el Puerto de Ilo.

Quinto, se verificará las causas por las hay que apresurar la pronta ejecución del los corredores bioceánicos para el provecho del país.

4.1 SITUACIÓN GEOGRÁFICA GENERAL DEL CORREDOR OESTE-NORTE
 Y DE LAS ZONAS DE IMPACTO ECONÓMICO
LOCALIZACIÓN Y DISTANCIA DEL CORREDOR OESTE-NORTE



4.1.1 POSICIÓN RESPECTO AL CONTINENTE

Es importante determinar en una primera instancia describir la ubicación geográfica en la que se encuentra Bolivia y la extensión territorial.

Bolivia se halla situada en el centro de América del Sur, entre los 57°26' y 69°38' de longitud occidental del meridiano de Greenwich y los paralelos 9°38' y 22°53' de latitud sur, abarcando más de 13 grados geográficos. Su extensión territorial es de 1.098.581 kilómetros cuadrados.⁷⁷

Los límites de Bolivia con los países vecinos es el siguiente: limita al norte y este con Brasil, al sur con la Argentina, al oeste con Perú, al sudeste con Paraguay y al sudoeste Chile.

Con respecto al Corredor Bioceánico Oeste-Norte, se encuentra en la parte norte de Bolivia entre los departamentos de La Paz y Beni, ésta ubicación permite conectarse con los países de Perú y Brasil, al oeste con Perú y al norte con Brasil.

Como Bolivia es el centro de América del sur, el Corredor Oeste-Norte de este país permite conectarse con los países vecinos, principalmente, finalmente con todo el mundo, vía puertos de Ilo (Perú) y Brasil.

Bolivia como país intermedio, se convierte en la intersección de comercio vía salida hacia el océano Pacífico y el océano Atlántico en conexión con los demás continentes.

Las poblaciones claves de conexión vía corredor bioceánico ya citado tienen la siguiente ubicación en el ámbito nacional e internacional:

- Ilo, población costera que se encuentra al sur-oeste del Perú, donde se encuentra el Puerto del mismo nombre, constituido con una zona franca en un convenio con Bolivia, esta población está conectada con Desaguadero.
- Desaguadero, población fronteriza entre Bolivia y Perú, ubicada en Bolivia al oeste del departamento de La Paz, esta población se conecta con la población de Guyaramerín.
- Guayaramerín, población fronteriza entre Bolivia y Brasil, ubicada al norte de Bolivia, al nor-este del departamento de Beni, esta población se

⁷⁷

Instituto Nacional de Estadística, INE. Boletín Estadístico. 1997.

conecta con el Sudoeste del Brasil, región con gran desarrollo económico (agrícola e industrial).

4.1.2 POSICIÓN RESPECTO AL PAÍS

El Corredor Bioceánico Oeste- Norte une a los departamentos rezagados del país como es Beni y Pando, integrándolos de esta forma al país, vía esta carretera de comunica.

Este corredor se conecta especialmente con los departamentos de La Paz con Beni y Pando. Ya que el Corredor en cuestión pasa precisamente por los departamentos mencionados.

La longitud de este corredor, desde Desaguadero, en la frontera con Perú, hasta Guayaramerin en el límite con Brasil, es de 1.142 kilómetros⁷⁸.

Los tramos que comprende el presente corredor y las poblaciones de importancia, son los siguientes:

- Desaguadero – El Alto – La Paz – Guaramerín.
- Desaguadero, ubicada en el departamento de La Paz, en la región del Altiplano, en el oeste del departamento en la provincia Ingavi; es una población fronteriza con el Perú.
- El Alto - La Paz, ambas son poblaciones ciudadinas ubicadas en el departamento de La Paz, en la Provincia Murillo.
- Guaramerín, ubicada en el Departamento del Beni, en la parte norte del Departamento de la provincia de Vaca Diez.

4.1.3 ESTRUCTURA GEOGRÁFICA

El corredor en cuestión pasa por diferentes zonas geográficas, de las cuales se consideran las siguientes, acorde a las regiones tránsito de al corredor mencionado.⁷⁹

La región **Andina**: En su generalidad, en su totalidad abarca el 28% del territorio nacional, con una extensión estimada de 307.000 Kilómetros cuadrados.

⁷⁸ NUEVA ECONOMÍA, La Paz, 7 de Octubre de 1997. Nro 196. Pág. 14.

⁷⁹ Instituto Nacional de Estadística, INE. Boletín estadístico. 1997

Esta zona se halla a más de 3.000 m.s.n.m., ubicada entre la cordillera Occidental y la cordillera Oriental o Real, entre ambas se encuentra la meseta altiplánica y algunas de las cumbres más elevadas de América. Sin embargo, en parte de esta región pasa el corredor Oeste–Norte, ubicada en el departamento de La Paz, región en la que se encuentra las poblaciones tránsito como **Desaguadero, Guaqui**, cerca del Lago Titicaca considerado el lago más alto del mundo, situado a 3.810 m.s.n.m.

La región **Sub-andina**: Región intermedia entre el altiplano y los llanos orientales, abarca el 13% del territorio. Comprende los valles y los yungas (valle subtropical), con una altura promedio de 2.500 m.s.n.m., se caracteriza por su actividad agrícola y su clima templado a cálido (15 a 25° C.). Específicamente, la región por la que pasa el corredor mencionado, es por la región subtropical o también denominada los yungas, ubicada en el norte del departamento de La Paz, donde se encuentran una de las poblaciones importantes como Caranavi.

La región de los **Llanos**: Abarca el 59% del territorio, se ubica al norte de la cordillera Oriental o Real, comprendiendo las llanuras y extensas selvas ricas en flora y fauna. Registra una temperatura media anual de 22 a 25°C. Las características de este tipo de regiones se encuentra en el departamento de Beni, en la que se encuentra la población de Guayaramerín, por la que también pasa el corredor en cuestión.

4.1.4 RECURSOS DE LAS REGIONES

A lo largo de todo el departamento de La Paz, por su condición geográfica, cuenta con diversos recursos naturales y económicos, tanto como los renovables y los no renovables.⁸⁰

Dentro de los recursos renovables comprende a los productos agrícolas, la ganadería, la piscícola, flora y fauna. En los recursos no renovables se cuenta con los diversos tipos de minerales e hidrocarburos.

En la actividad agrícola, se dedican a la producción de hortalizas, legumbres, florería y plantas medicinales, entre ellos tenemos a los tubérculos, frutales trigo, cereales, goma, castaña, palmeras y otros.

⁸⁰

Mapa de los Recursos Naturales y Económicos del Departamento de La Paz. Producciones CIMA. La Paz – Bolivia

En la actividad ganadera, existe el ganado mayor: vacuno, mular, equino, asnal; en el ganado menor: al ovino, caprino, y porcino; en el ganado mediano: a los camélidos y los animales de granja.

En lo que se refiere a la pesca, se lo realiza en los ríos y lagos de agua dulce. En los ríos orientales se pesca el pacú, surubí y otros. Mientras que en el altiplano el más importante es la pesca que se realiza en el Lago titikaka.

En la minería se explotan minerales básicos, minerales no metales y rocas de aplicación.

Respecto a las artesanías, tenemos a la orfebrería, la platería y tejidos tanto en los andes, valle y los llanos.

Las atracciones turísticas son muy ricas en este departamento, se cuenta con la población de Laja, Centros Arqueológicos de Tiwanaku, la ciudad de piedra, Chacaltaya, Laguna Tumi Condoriri, Lago Titikaka, Huatajata, Sica Sica, Guaqui, Jesús de Machaca, Sorata, Valle de la Luna, Palca, Zongo, Coroico, Caranavi, Chulumani, Teoponte, Guanay, Río Tipuani, Alto Beni, Puerto Linares, Santa Ana de Huacah y Covendo.

4.1.5 DELIMITACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LOS POBLADOS DEL ALTIPLANO QUE TRANSITAN POR EL CORREDOR

Según lo estudiado anteriormente, en este punto lo que se hace es delimitar las poblaciones clave de estudio en la presente investigación, como sujetos de estudio particular y concreto; estas poblaciones según lo estipulado tienen que estar ubicadas en la región del altiplano.

Son varias las poblaciones que se ubican a lo largo del departamento de La Paz en la región del altiplano; sin embargo, las poblaciones tránsito respecto al corredor bioceánico Oeste-Norte, entre los más importantes, son Desaguadero y Guaqui⁸¹.

Desaguadero y Guaqui son dos poblados contiguos que por ellos pasa el corredor en estudio, el primero es fronterizo con el Perú y el segundo se ubica a

⁸¹ Se elige solamente los poblados de Desaguadero y Guaqui por problemas de información de las características de todo el altiplano en su conjunto ubicado en el departamento de La Paz.

orillas del Lago Titicaca.

Las características a escala general, son dos poblados que se dedican al comercio, agricultura, la ganadería y la pesca.⁸²

En lo comercial, existe una gran actividad comercial por los cuales se da una flujo de productos a una escala nacional e internacional, las personas del pueblo especialmente a la intermediación comercial. También es un paso importante para llegar a los lugares turísticos como las orillas del Lago Titicaca y al Tiwanaku.

En la agricultura, por la condición climatológica del lugar se dedican a los cultivos alimenticios especialmente tubérculos, y a la elaboración de chuño y tunta que son derivados de la papa.

Respecto a la ganadería, la crianza de animales se concentra los vacuno en menor cantidad, seguida de los ovinos, porcinos y los camélidos entre los más importantes. Que son utilizados para el consumo propio y comercializado en las ferias.

La actividad pesquera es reducida, concentrándose en pobladores asentados a las orillas al Lago Titicaca, entre las especies que se pescan están el pejerrey y la trucha entre los más importantes.

4.2 INTERSECCIÓN DEL TRAMO ALTIPLÁNICO DEL CORREDOR OESTE-NORTE CON LAS REGIONES TRÁNSITO DE LA ZONA

Para ubicarnos en el lugar en el que se encuentra las regiones transito del altiplano del corredor Bioceánico Oeste - Norte, con interconexión al Puerto de Ilo y por la Aduana de Desaguadero, en Bolivia, determinamos estas regiones a estudiarlos posteriormente.

Sin embargo, el ramal clave que estamos estudiando, de una forma física es la de Puerto de Ilo - Desaguadero - Río Seco - El Alto La Paz.⁸³

⁸²

⁸³

Mapa de los Recursos Naturales y Económicos del Departamento de La Paz. SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS. Corredores de Integración. Departamento de Planificación. La Paz. Junio de 1998. Pág. 5.

Desaguadero – Río seco, es un tramo que consta de 96 km. de longitud, es un proyecto en actual ejecución, la misma que se ha iniciado a partir del 14 de febrero de 1995 y actualmente, para junio de 1998, sé tenía un avance del 72% de la obra. Por consiguiente se tenía previsto la conclusión para el año 1999.

Río seco – El Alto, tiene un tramo de 5 km. De longitud en actual servicio, a nivel de pavimentación.

Río seco - La Paz, es un tramo pavimentado de aproximadamente de 19 km. de longitud, estando en actual servicio.

CUADRO N°1
RAMAL DESAGUADERO – RÍO SECO – LA PAZ

TRAMO	LONG. (Km.)	CALZADA (Km.)	PUESTA EN SERVICIO	TRABAJOS A EFECTUARCE.
La Paz–Río Seco	19	14,0	1993	-
El Alto–Río Seco	5	14,0	1995	-
Río Seco– Desaguadero	96	7,0	2000	Pavimento en ejecución
TOTALES	115			

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Servicio Nacional de Caminos

Como observamos, y reiteramos a la vez, que uno de los principales tramos, Río Seco – Desaguadero, está en plena ejecución, y está proyectado su conclusión para el presente año, 2000. Situación que no permite hasta el momento contar con una infraestructura adecuada para el flujo de vehículos de índole internacional, por esta vía.

Sin embargo, los restantes tramos, en el ramal estudiado, Río Seco – El Alto y Río Seco – La Paz, ya se cuenta con las condiciones necesarias como para que se establezca su conexión internacional.

Finalmente, los restante tramos parte del Corredor Oeste – Norte, en su mayoría recién están en ejecución de obras e incluso en algunos apenas se está desarrollando proyectos de factibilidad para su aplicación, tal es el caso de Cotapata Santa Barbara.

Estas comprende, a los tramos La Paz – Cotapata – Santa Barbara – Bella Vista – Quiquibey – Yucumo – Rurrenabaque – Riberalta – Guayaramerin.

Estas comprende, a los tramos La Paz – Cotapata – Santa Barbara – Bella Vista – Quiquibey – Yucumo – Rurrenabaque – Riberalta – Guayaramerin.

4.2.1 POTENCIALIDADES Y PROBLEMAS DEL PROYECTO DE ILO EN CONEXIÓN CON LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS

Los corredores de integración serán el eje fundamental para el desarrollo económico, social, político y físico de los pueblos.

Por esta situación, uno de las principales urgencias del país es la construcción de caminos estables, útiles todo el año, por que la producción nacional pierde por falta de transporte. Este problema incide, como por ejemplo, en lo que se refiere a la comercialización de la soja, esta después de la cosecha pierde el 20 % del total de la producción agrícola que significa millones de dólares para el país.

Por lo tanto, el tema infraestructura caminera está relacionado con el desarrollo económico y la promoción productiva que faciliten las condiciones de competitividad y eficiencia para todos los sectores productivos del país.

Concretamente, los acuerdos firmados con la República del Perú son la Zona Franca Comercial e Industrial, así como la zona turística donde los Bolivianos podrían disfrutar de un balneario en el Océano Pacífico e incluso adquirir propiedades.

Según las estimaciones establecidas una vez puesta en marcha la carretera asfaltada, los ciudadanos podrían trasladarse de La Paz hasta la Playa de Ilo en 5 horas solamente. Esto implica que el transporte de mercancías hacia el puerto de Ilo como punto de contacto con otros mercado a nivel internacional será mínimo.

La dificultad que atraviesa, la conclusión del tramo Desaguadero – Ilo, y el mismo acceso al Puerto de Ilo es la construcción de la carretera en territorio peruano.

Bueno, la construcción de la carretera en territorio peruano requiere de financiamiento internacional, por lo que las obras sufrieron un considerable retraso.

Nuestro gobierno insiste que una adecuada conexión, desde el Puerto de Ilo con nuestro territorio, permitirá a ambos países realizar tareas de intercambio

y se desarrollará un mayor incentivo a la inversión.

Según la cancillería peruana, "el tramo faltante a concluir en su territorio estará prevista para mediados del año próximo"⁸⁴.

La ejecución de las obras de los Corredores Bioceánicos está a cargo del Servicio Nacional de Caminos, SNC, con la finalidad de mantenerlas en buen estado.

Según informaciones de la misma hasta la fecha el único corredor que está construido se desprende de la ruta de La Paz – Oruro y es el camino Patacamaya – Tambo Quemado. Otro que está en proceso de construcción en su última fase es el tramo Río seco – Desaguadero. Entonces, según el Director del SNC, hasta la fecha los corredores de exportación no son una realidad, los trabajos están avanzados y algunos tramos ya están concluidos; para el próximo año el proyecto de que Bolivia sea el puente entre los países limítrofes y un nexo entre el Pacífico y el Atlántico será una realidad.⁸⁵

Uno de los objetivos por los que se instituye los Corredores Bioceánicos, es que a lo largo de su recorrido se faciliten los servicios para el transporte de mercancías con el objetivo ulterior de abaratar los costos.

Sin embargo se está demorando excesivamente en tomar definiciones sobre el desarrollo de una vía destinada a integrar los Puertos del Pacífico con las zonas productoras de soja en el Mato Grosso (Brasil). Ya que estas rutas convertirán al territorio nacional en un puente para el transporte de la soja apetecida en los mercados de ultramar del Asia.

4.2.2 RELACIÓN ENTRE DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURA CAMINERA EN EL MARCO DEL CONVENIO DEL PUERTO DE ILO

La relación existente entre el desarrollo económico y la infraestructura caminera es que la segunda se convierte en un factor importante para la primera.

La infraestructura caminera es un factor importante de conexión y vinculación de los centros productivos con los mercados de consumo e intercambio, facilitando su traslado.

⁸⁴

"EI DIARIO". La Paz - Bolivia. Domingo 11 de octubre de 1998.

⁸⁵

"LA RAZÓN". La Paz – Bolivia. Domingo 9 de agosto de 1998. Pág. 8.

En este caso, los corredores bioceánicos se convierten en un nexo fundamental entre mercados tanto a nivel intraregional e internacional, con conexiones con los países limítrofes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú, y, a través de los puertos de ubicados en el océano Pacífico y el Atlántico con el resto del mundo.

A la vez desde un punto de vista social y cultural, estos corredores posibilitan la integración a la vida del país los diversos pueblos que hasta ahora son olvidados y postergados.

Por todo lo señalado anteriormente la infraestructura caminera se convierte en un factor preponderante para la integración económico, social y cultural en un marco del desarrollo económico.

Por lo tanto, la infraestructura caminera está absolutamente relacionado con el desarrollo económico y la promoción productiva de tal forma que faciliten las condiciones necesarias de competitividad y eficiencia a los sectores productivos del país, como el agrícola, ganadero, forestal, minero y turístico.

4.2.3 SITUACIÓN ACTUAL EN LA QUE SE ENCUENTRA LA REGIÓN TRÁNSITO DEL ALTIPLANO BOLIVIANO CON EL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE-NORTE

Respecto a las zonas tránsito de la región del altiplano, se desarrolló y describió las características propias de la zona, desde un punto de vista especialmente social y económico.

Específicamente, las provincias por la que corta el tramo desaguadero – La Paz son parte de la Provincia de Los Andes, pasa el corredor a lo largo de toda la Provincia Ingavi en un sentido semidiagonal y por la Provincia Murillo, donde está ubicada la Ciudad de La Paz.

En este caso nos centramos de una forma concreta en la Provincia Ingavi, donde existe, según el Departamento de Estadística del INE⁸⁶, son 82.343 habitantes para 1995, para 1997 la cantidad de habitantes se reduce a 80.942, por efectos de la migración, y la mortalidad.

Concretamente, describiremos a continuación los Poblados de Desaguadero

⁸⁶ Instituto Nacional de Estadística, INE. Anuario Estadístico 1997.

y Guaquí, que se encuentran en la misma provincia.

4.2.3.1 CARACTERÍSTICAS SOCIALES DE LOS POBLADOS DE GUAQUI Y DESAGUADERO

La población de la Provincia Ingavi representa el 3,5% de la población total del Departamento de La Paz, lo cual significa una concentración poblacional muy pequeña en la zona.

Al concretizar de una forma más particular la investigación, nos centramos en dos poblados importantes, como poblados tránsito del corredor Bioceánico Oeste Norte, como es Guaquí y Desaguadero, que son secciones municipales de la Provincia en cuestión.

A. POBLACIÓN

Según el siguiente Cuadro, en ambos poblados, Guaquí y Desaguadero, habitan al rededor de 6.025 y 4.497 pobladores respectivamente para 1997, representando en ambos casos el 12,99% del total de la población de la Provincia Ingavi; siendo las secciones municipales que menos habitantes tienen con relación a los demás pueblos de la Provincia, precisamente por que se encuentran alejados de los centros principales.

CUADRO N° 2
LA PAZ: POBLACIÓN EN LA PROVINCIA INGAVI
(SERIE: 1995 – 1997)

DESCRIPCIÓN	1995	1996	1997
	TOTAL	TOTAL	TOTAL
DEPARTAMENTO LA PAZ	2.181.050	2.224.552	2.268.824
PROV. INGAVI	82.343	81.656	80.942
Viacha	57.766	57.284	56.784
Guaquí	6.129	6.078	6.025
Tiawanacu	13.873	13.757	13.637
Desaguadero	4.575	4.537	4.497

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

Bolivia: Proyecciones de Población, según Departamento y Provincia, La Paz agosto de 1997.

B. SERVICIOS BÁSICOS

Las características que presentan ambos poblados en lo que se refiere a los servicios básicos, educación, y nivel de pobreza, son los siguientes:

Los servicios básicos en ambos poblados adolecen de muchas carencias llegando a un estado de olvido de ambas secciones municipales, siendo uno de ellos, Desaguadero, un poblado fronterizo muy importante, para el año 1996.

En Guaqui las condiciones básicas son preocupantes, ya que solamente el 44,22% de la población cuenta con el servicio de agua potable, el 19,74% con alcantarilla, pero sí el 71,79% cuenta con energía eléctrica, y el 25,85% cuenta con alumbrado público; como son poblados pequeños no cuentan con el servicio de recojo de basura y drenaje fluvial.

Mientras que en Desaguadero la situación cambia relativamente, el 81,17% de ésta población cuenta con agua potable y energía eléctrica, el 25,56% cuenta con alumbrado público. Toda la población no cuenta con un sistema de alcantarillado, ni recojo de basura ni mucho menos drenaje fluvial.

Esta situación explica la carencia de una forma general de ambos poblados de los servicios básicos, así como lo explica el siguiente cuadro:

CUADRO N°3
LA PAZ: POBLACIÓN BENEFICIADA POR SERVICIOS BÁSICOS,
PROVINCIAS INGAVI.
(AÑO: 1996)

DESCRIPCIÓN	AGUA POTABLE	ALCAN-TARILLA	ENERGIA ELECTRI.	RECOJO BASURA	DRENAJE FLUVIAL	ALUMBRA. PÚBLICO
TOTAL BOLIVIA	4.576.743	2.364.237	4.480.048	1.621.013	879.282	3.144.110
DEPTO. LA PAZ	1.507.946	822.061	1.489.302	43.310	9.181	484.975
PROV.: INGAVI	58.078	47.472	75.648	14.687	0	54.305
Viacha	51.400	44.060	58.751	14.687	n.d.	51.400
Guaqui	2.700	1.200	4.364	-	-	1.450
Tiahuanacu	295	2.212	8.850	-	-	295
Desaguadero	3.683	-	3.683	-	-	1.160

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA - PRIMER CENSO DE GOBIERNOS MUNICIPALES

C. EDUCACIÓN

En lo que se refiere a la educación en ambos poblados, está más ligada a la educación primaria, no tanto así a la educación secundaria. Contando con un número considerable de establecimientos educativos de nivel primario.

Según el Cuadro N°4, en Guaqui, se cuenta con 23 establecimientos de nivel primario, de origen público, y ninguno de nivel inicial y secundario y mucho menos superior. Mientras que en Desaguadero, se cuenta con dos establecimientos de educación inicial, 15 establecimiento de nivel primario y solamente uno del nivel secundario, todos son estatales. Así como se detalla en el siguiente Cuadro.

CUADRO N °4
LA PAZ: ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS EN LA PROVINCIA INGAVI Y
SECCIONES MUNICIPALES (AÑO: 1996)

DESCRIPCIÓN	EDUC. INICIAL		EDUC. PRIMARIA		EDUC. SECUNDARIA		EDUC. SUPERIOR	
	PÚB.	PRIV.	PÚB.	PRIV.	PÚB.	PRIV.	PÚB.	PRIV.
TOTAL BOLIVIA	2.974	463	11.475	749	1.690	510	108	163
DEPTO LA PAZ	853	125	3.279	302	651	157	12	3
PROV.: INGAVI	35	0	222	0	50	0	0	1
Viacha	1	-	138	-	40	-	-	-
Guaqui	-	-	23	-	-	-	-	-
Tiahuanacu	32	-	46	-	9	-	-	1
Desaguadero	2	-	15	-	1	-	-	-

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA – PRIMER CENSO DE GOBIERNOS MUNICIPALES

D. POBREZA

Con respecto al número total de hogares que habitan tanto en Guaqui como en Desaguadero, suman 2.403 hogares; en Guaqui 1.300 y en Desaguadero 1.103 hogares.

Según el Censo de 1992⁸⁷, en un aspecto social de la pobreza, ambos poblados presentan altos niveles de pobreza muy críticas, tanto así que la incidencia de la pobreza en Guaqui asciende a un 89,53% del total de los hogares, mientras que en Desaguadero el 92,65% de los hogares son pobres.

Guaqui se encuentran en el umbral de la pobreza, aproximadamente 81 hogares, mientras que 384 hogares se encuentran en un estado moderado; 691 hogares considerados se encuentran en un estado más crítico, considerados en un estado de indigentes, y 89 hogares conviven en un estado marginal.

Mientras que en Desaguadero, la situación de los hogares pobres se compone de 63 hogares que se encuentran en el umbral de la pobreza, 386 hogares son considerados moderadamente pobres, 594 hogares se encuentran en un estado indigente y 42 hogares son considerados marginales.

En el cuadro N°5 se detalla más sobre la pobreza en ambos poblados en cuestión:

CUADRO N° 5
LA PAZ: HOGARES PARTICULARES POR ESTRATO DE POBREZA,
EN LA PROVINCIA INGAVI Y SECCIONES DE PROVINCIA. (AÑO: 1992)

DESCRIP.	TOTAL HOGARES	HOGARES POBRES	INCIDENCIA POBREZA	UMBRAL	MODERADOS	INDIGENTES	MARGINALES
DEPT. LA PAZ	411.152	290.041	70,5 %	46.895	130.797	137.718	21.526
PROV. INGAVI	18.019	15.851	88,0 %	1.265	4.863	9.561	1.427
Viacha	12.490	10.639	85,2 %	1.053	3.536	6.234	869
Guaqui	1.300	1.164	89,5%	81	384	691	89
Tiahuanacu	3.126	3.026	96,8 %	68	557	2.042	427
Desaguadero	1.103	1.022	92,7 %	63	386	594	42

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA – CNPV'92

⁸⁷

Desde un punto de vista económico, especialmente el poblado de Desaguadero, se constituye en una zona franca muy importante, principalmente para el desarrollo del comercio entre Bolivia y Perú.⁸⁸

Desaguadero está caracterizada por constituir una de las principales vías de ingreso y salida de mercancías de y hacia la República del Perú. En esta zona se presenta un flujo considerable de tránsitos de importación, superior al que registra otras aduanas como Pisiga y Yacuiba. Las nacionalizaciones en la subadministración de Desaguadero son mínimas, toda vez que las mercancías destinadas a dicha zona son nacionalizadas en la Zona Franca de Desaguadero.⁸⁹

Ahora bien, esta acepción se convierte en un potencial económico para el desarrollo de la zona, y de toda la región colindante.

4.3 EVOLUCIÓN COMERCIAL DE BOLIVIA CON LA REPÚBLICA DEL PERÚ EN EL MARCO DEL PUERTO DE ILO Y EL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE-NORTE

La evolución comercial de Bolivia con el país limítrofe de Perú esta basada en las diferentes transacciones de bienes.

El presente acápite nos permitirá dilucidar los tipos de bienes que son los que se transan de Bolivia hacia el Perú, con el debido conocimiento de que si estos productos pasan como medio de transito por el Perú utilizando como puerto de Destino a Ilo; o a la inversa, si el Puerto de Ilo se convierte en una infraestructura de entrada de bienes con destino hacia nuestro país.

Esta situación nos permitirá conocer la proporcionalidad de las relaciones comerciales de nuestro país con el Perú, y este país como una estructura de tránsito de productos derivados de nuestro país a través del Puerto de Ilo.

Sien embargo, es importante conocer la evolución de los convenios boliviano-peruano a nivel comercial.

⁸⁸ MINISTERIO DE DESARROLLO ECONÓMICO. Secretaría de Industria y Comercio. "Bolivia Una Visión para Invertir", La Paz Bolivia. Pg. 57.

⁸⁹ VALENCIA – CASAS. . Contrabando e Informalidad en la economía Boliviana. Opiniones y Análisis. Fundación Hanss Seidel, FUNDEMOS, Cámara Nacional de Comercio. La Paz – Bolivia, Septiembre de 1998. Pg. 60.

4.3.1 CONVENIOS BILATERALES A NIVEL COMERCIAL CON EL PERÚ

Desde el año 1992 Bolivia suscribió con el Perú un acuerdo comercial a nivel bilateral para el establecimiento de una Zona de Libre Comercio, lo cual implica a su vez el levantamiento total de las barreras arancelarias entre ambos países.

Bueno, el acuerdo de la Zona de Libre comercio, tiene vigencia desde el 23 de diciembre de 1995, conjuntamente con el Decreto Supremo 24222. Este acuerdo fue firmado con una vigencia indefinida.

Las preferencias recibidas en lo que se refiere a la exención total de gravámenes arancelarios esta favoreciendo a todos los productos comercializados por parte de Bolivia, excepto a tres partidas que pagan el 50% del arancel vigente, que significa en porcentaje el 8,5%.⁹⁰

Esto quiere decir que los productos favorecidos con la exención arancelaria son casi en su totalidad, a excepción de: el aceite comestible refinado de soja, girasol, demás grasas y aceite refinado.

Esta situación implica que las relaciones comerciales Boliviano Peruanas se están suavizando con ventajas favorables para ambos países.

4.3.2 SITUACIÓN COMERCIAL BOLIVIANO-PERUANO

De acuerdo a lo planteado en el proyecto perfil de la presente investigación nos enmarcamos a analizar la situación comercial de Bolivia con el Perú en el período 1990 – 1997.

⁹⁰

MINISTERIO DE DESARROLLO ECONÓMICO. Secretaría de Industria y Comercio. "Bolivia Una Visión Para Invertir", La Paz Bolivia. Pg. 54.

CUADRO N°6
EXPORTACIONES AL PERU
EN \$us. Americanos

Año	Valor
1990	53.046.911
1991	47.591.371
1992	58.178.895
1993	75.010.202
1994	120.801.703
1995	141004978
1996	135.182.319
1997	156.096.768

Fuente: INE

Según el cuadro anterior⁹⁰, la evolución de las exportaciones de productos Bolivianos hacia el Perú presenta un crecimiento sostenido y paulatino de gestión en gestión del 16,67% según el período que tomamos en cuenta.

Con un valor reducido para 1990 de 53.046.911 dólares americanos y con un cambio e incremento favorable respecto de este año de 156.096.768 dólares americanos para 1997.

El total de las exportaciones realizadas hacia el Perú representan en un promedio de 10,38% respecto de las exportaciones totales realizadas al resto del mundo, entre 1990 y 1997, lo cual significa una relación comercial reducida con el país vecino. Así como lo indica el siguiente cuadro:⁹¹

⁹⁰ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Departamento de Comercio Exterior.

⁹¹ BANCO CENTRAL DE BOLIVIA, BCB. Boletín Externo N°18, Diciembre de 1997. La Paz – Bolivia.

CUADRO N°7
PARTICIPACIÓN DE LAS EXPORTACIONES DEL PERÚ
RESPECTO DEL TOTAL DE LAS EXPORTACIONES
NACIONALES

Año	Exp.FOB total En mill. De \$US	Exp. A Perú En \$US.	Participación % de X al Perú
1990	845	53.046.911	6,27
1991	776,6	47.591.371	6,13
1992	637,6	58.178.895	8,81
1993	709,7	75.010.202	10,56
1994	985,1	120.801.703	12,26
1995	1041,5	141004978	13,53
1996	1132	135.182.319	11,94
1997	1151,7	156.096.768	13,55

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE

Con relación al nivel de las importaciones de Perú hacia el nuestro, son menores en cuantium respecto de las exportaciones bolivianas. Presentando una evolución sustantiva de año en año, con un crecimiento de 23,53%, con bienes dirigidos principalmente al consumo final. Como lo indica el siguiente cuadro de las importaciones peruanas.

CUADRO N°8
IMPORTACIONES DEL PERÚ
(En dólares americanos)

Años	VALOR CIF FRONTERA
1.990	22.199.845
1.991	21.321.826
1.992	27.121.537
1.993	54.091.126
1.994	65.060.208
1.995	76.576.070
1.996	90.231.821
1.997	97.491.562

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Anuario Estadístico 1997 del INE

El valor reducido de las importaciones peruanas que demuestran las estadísticas respecto a las exportaciones bolivianas, explica una balanza comercial positiva para Bolivia con relación al país vecino.

Según el Cuadro N°9, la misma participación de las importaciones peruanas representa un porcentaje reducido respecto al total de bienes que ingresan hacia nuestro país, con un promedio general de participación del 4,37% en el intervalo de 1990 a 1997.

CUADRO N°9
PARTICIPACIÓN DE LAS IMPORTACIONES AL PERÚ
RESPECTO AL TOTAL DE LAS IMPORTACIONES

Año	Imp.CIF total En mill. De \$.	Imp.CIF a Perú Front. en \$.	Participación % de M Perú
1990	687	22.199.845	3,23
1991	969,5	21.321.826	2,19
1992	1090,3	27.121.537	2,48
1993	1133,6	54.091.126	4,77
1994	1147	65.060.208	5,67
1995	1385,4	76.576.070	5,52
1996	1536,3	90.231.821	5,87

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE 1997

Toda esta situación implica una balanza comercial positiva para nuestro país con relación al Perú. Con tasas de crecimiento positivas de exportación.

Este incremento favorable al interior del período estudiado se debe principalmente a la comercialización de ciertos productos de una forma constante. Estas se la presente en el siguiente segmento, donde se analizará la evolución de la misma.

4.3.3 EVOLUCIÓN PERIÓDICA DE LAS EXPORTACIONES HACIA EL PERÚ⁹³

Según el cuadro N°10, el comportamiento de las exportaciones Bolivianas haica el Perú tienen un sentido ascendente, presentando una tasa de crecimiento del 16,6% promedio anual en el período 1992-1997, con un valor de \$us. 156.096.768 en 1997 y de \$us. 53.528.924 para 1990, lo cual significa un buen

⁹³

parámetro para tomar ciertas decisiones con respecto a la ejecución inmediata del corredor Bioceánico Oeste – Norte, especialmente el tramo desaguadero – Río Seco

Los productos que presentan mayor participación, en el período 1990-1997, es la torta de soja y los residuos sólidos de la extracción del aceite de soja, el azúcar de caña o de remolacha y sacarosas, los aceites de soja y fracciones, y el algodón sin cardar ni peinar, los cuales demuestran un movimiento comercial estable a lo largo de todo el período, en comparación a los demás productos que tiene un comportamiento diferente al anterior.

La evolución de la torta de soja presenta un crecimiento del 14,97% promedio anual, siendo el más alto de entre todos los productos de exportación, consiguientemente, le sigue los residuos sólidos de la extracción del aceite de soja, con un valor máximo logrado de \$us. 35.864.644 para 1997 y un mínimo de \$us. 15.528.944 para 1990.

Esto se debe a la dinamicidad económica que presenta la región oriental de Bolivia, con un desarrollo pujante especialmente del sector sojero de la región.

También, otro de los productos de importancia se encuentra el azúcar de caña o de remolacha y zacarosa, presentando un crecimiento, aunque no muy alto con relación a la soja, del 0.57% promedio anual, a lo largo del período estudiado; esta situación se debe precisamente a la gran competencia que tiene este sector, el valor máximo alcanzado fue en el año de 1994 con un valor de \$us. 21.009.233 y para 1997 disminuye a \$us. 12.000.544 con una tasa negativa del -17%.

Por otro lado el aceite de soja y fracciones presentan un comportamiento oscilante a lo largo de todo el período, con un valor máximo alcanzado en 1997 de \$us. 14.694.582 y un mínimo en 1996 de \$us. 1.220.344.

Por el contrario, en lo que se refiere al algodón sin cardar ni peinar presenta un crecimiento sostenido desde 1991 hasta 1997, con el 92% promedio anual con un valor de \$us. 695.504 y \$us. 34.893.184 respectivamente.

Sin embargo, productos como la carne de pollo, la harina de habas y soja, las pastas alimenticias, los minerales de zinc y plata más concentrados, cueros y pieles, presentan una inserción de mercado aproximadamente a partir del año de 1993 para adelante, lo que implica su importancia participativa en la

comercialización al Perú.

Adicionalmente, los productos mineros como el zinc y el estaño y sus propios concentrados, especialmente los concentrados, su comportamiento bueno se debe a la procedencia introducción de minerales de procedencia del Perú con dirección a la Planta de Fundición de Vinto, en el cual se le daba el respectivo tratamiento para posteriormente ser devuelto al mismo mercado, ya en calidad de exportación.

Consecuentemente, la descripción de la evolución de la comercialización de las exportaciones de productos Bolivianos hacia el país vecino de Perú, nos demuestra los siguientes resultados preliminares con relación a lo que persigue el objeto de estudio de la presente investigación:

Primero, la mayor proporción de productos exportados hacia el Perú son productos de origen oriental del país, tal como es la torta de soja, el azúcar de caña o remolacha, los derivados de la soja como son el aceite y la harina, cueros tratados; y finalmente minerales de palta y zinc concentrados, que también son productos explotados no precisamente en la región que estamos estudiando.

Segundo, las consideraciones anteriores, nos inducen a asegurar que las regiones que estamos tomando en cuenta, como posibles beneficiarios de la apertura del Corredor Oeste Norte, solamente son poblaciones tránsito de dicho corredor.

Tercero, una de las poblaciones como es el Desaguadero se constituye como un potencial beneficiario plausible de la apertura del corredor en cuestión, por ser una parte de la Zona de Libre Comercio establecido en el tratado y con el gran potencial de desarrollo del sector servicios más que todo.

Cuadro N°10 PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS AL PERÚ EN EL PERÍODO 1990-1997
(En dólares americanos)

PRODUCTOS	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Carne y despojos comestibles de gallos o gallina sin trocear, congelados	-	193.486			1.241.644	1.555.049	2.631.267	2.523.704
Las demás habas (porotos, frijoles, frejoles) de soya (soja), incluso quebrantadas	-	584.338				1.386.772	2.722.064	5.497.900
Harina de habas (porotas, frijoles) de soya (soja)	-	1.641.012		3.210.644	7.717.288	5.206.619	8.061.984	8.862.527
Aceite de soya en bruto	-	147.105			3.162.401	6.660.843		
Los demás aceites de soya (soja) y sus fracciones, incluso refinado, pero sin modificar químicamente	5.421.073	1.798.743	5.139.834	4.092.602	8.934.688	11.748.537	1.220.344	14.694.582
Los demás azúcar de caña o de remolacha y azucarosa químicamente pura, en estado sólido	11.529.482	13.868.059	19.573.551	13.340.880	21.009.233	10.281.259	10.687.171	12.000.544
Las demás pastas alimenticias sin cocer, rellenar ni preparar de otra forma	-		1.877.124		1.329.573	1.026.945	15.666.256	1.098.639
Alcohol etílico sin desnaturalizar con grado alcohólico volumétrico superior o igual a 80 % vol	-	1.377.376	17.619.170	2.683.482	3.106.214	2.341.702	2.611.320	1.718.498
Torta y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soya (soja), incluso molidos en "pallets"	15.528.924	21.697.596		18.749.879	22.777.966	23.613.270	24.525.243	35.864.644
Mineral de zinc y sus concentrados	-				3.178.049	5.406.584	10.718.707	9.642.110
Minerales de plata y sus concentrados	-			7.458.130	15.155.305	16.740.664	12.849.212	7.048.206
Cuernos y pieles chamblados y sus imitaciones de cuernos o pieles chapados; cuernos y pieles metelizados	3.159.212	643.358		2.283.270	1.580.806	2.530.295	2.593.002	1.580.653
Algodón sin cardar ni peinar	-	695.504	5.320.118	7.029.257	10.969.758	29.067.516	16.298.817	34.893.184
Otros*	17.408.220	4.924.794	8.649.098	16.162.058	20.639.178	23.438.923	24.596.932	20.671.583
TOTAL	53.046.911	47.591.371	58.178.895	75.010.202	120.801.703	141.004.978	135.182.319	156.096.768

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE proporcionado por el Departamento de Comercio Exterior

(*) Compone una veintena de productos con bajo nivel de participación

4.3.4 SÍNTESIS DE LA EVOLUCIÓN COMERCIAL BOLIVIA-PERÚ

De una forma resumida, el comercio intra-regional boliviano peruano se caracteriza por que las exportaciones bolivianas han registrado un incremento promedio anual del 16,6%, habiéndose triplicado en valor durante el período 1990 – 1997. No obstante, con respecto a este adecuado comportamiento, las importaciones han registrado un crecimiento más dinámico, con una tasa promedio anual de 19,8%. Pese a las asimetrías que han registrado nuestro comercio exterior con la República del Perú, el intercambio comercial han dejado saldos favorables constantes a Bolivia⁹³.

Así como lo demuestra el siguiente cuadro de la Balanza Comercial Boliviano– Peruano, tomando en cuenta a las exportaciones e importaciones CIF frontera para ambos:

CUADRO N.º11
COMPORTAMIENTO DE LA BALANZA COMERCIAL PERÚ – BOLIVIA
EN MILLONES DE \$US

AÑO	EXP. CIF (a)	IMP. CIF (b)	BAL. COM. c= a – b	CONTRAB. (d)	BAL. COM e = a-(b +d)
1990	53,0	22,2	30,8	11,8	19,0
1991	47,7	21,3	26,4	1,0	25,4
1992	57,8	27,1	30,7	6,6	24,1
1993	75,0	54,1	20,9	0,0	20,9
1994	120,1	65,1	55,0	12,9	42,1
1995	150,6	76,6	74,0	0,4	73,6
1996	144,5	86,8	57,7	10,8	46,9
1997	154,5	94,1	60,4	14,8	45,6

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Central de Bolivia, ALADI, Cámara Nacional de Comercio.

Perú es uno de los pocos países, miembros de la ALADI, con los que Bolivia tiene una balanza comercial favorable. Entre 1990 y 1997, la balanza comercial Perú – Bolivia se ha inclinado siempre en favor del país: de 30,8 a 60,4 millones de dólares. En promedio el valor de las exportaciones bolivianas durante

⁹³ VALENCIA – CASAS. Contrabando e Informalidad en la economía Boliviana. Opiniones y Análisis. Fundación Hanss Seidel, FUNDEMOS, Cámara Nacional de Comercio. La Paz – Bolivia, Septiembre de 1998. Pág. 50.

durante el período estudiado fue de 100,4 millones de dólares, principalmente a partir de 1994. Entre los principales productos de las nóminas exportadas hacia el mercado incaico figuran: las tortas y harinas de soja desgrasadas, algodón sin cardar ni peinar, azúcar de caña refinada, aceite de soja purificado o refinado, harina de habas de soja, carne de gallina, soja en grano, cuero y pieles barnizadas o metalizadas, y alcohol etílico.

Mientras que las importaciones procedentes del Perú casi se han cuadruplicado en los últimos siete años. En 1990 el valor fue de 22,2 millones de dólares con incremento promedio anual de 19,7%. Los principales productos que demanda el país son detergentes para la industria textil, oro semilabrado, alambre de cobre, hilados de algodón, barras de hierro, perfiles de hierro, fibras acrílicas, jabón y preparaciones tensoactivas, cemento, leche evaporada, pañales, toallas higiénicas, medicamentos, explosivos, confecciones para hombres y mujeres, betunes, conservas de pescados, fosfato de calcio y chocolates.

La balanza comercial con el Perú, arroja saldos favorables para la economía boliviana, por un monto acumulado de 355,9 millones de dólares. Empero, éste se ve disminuido por las importaciones ilegales, que durante el período analizado sumaron un total de 58,3 millones de dólares.

4.4 VINCULACIONES COMERCIALES BOLIVIANO-PERUANO A TRAVÉS DEL PUERTO DE ILO

Según fuentes primarias, específicamente el INE, el Puerto de Ilo que se encuentra en la parte sur del Perú, en el Departamento de Moquegua, es un puerto por el que no se realizan grandes flujos de bienes y servicios. Ya que solamente se comercializan vía este puerto harina de pescado que proviene del mismo país.

Esto implica que no existe comercialización de productos ni siquiera un nivel de importación e exportación vía el Puerto de Ilo, y mucho menos los productos provenientes de Bolivia, que utilizarían en este caso, al Puerto de Ilo como vía intermedia, tanto de salida como de entrada de los productos especialmente bolivianos.

También, implica que solamente hasta el momento teóricamente se establecieron convenios en un marco bilateral entre ambos países, lo cual

significa el Puerto de Ilo como una vía potencial para realizar operaciones comerciales por parte de nuestro país.

Es importante mencionar, que los productos comercializados hacia el Perú, y aquellos productos que son trasladados a través de la infraestructura intermedia de este país, son comercializados mediante el Puerto de Matarani en su mayoría.

4.4.1 CARACTERÍSTICAS DE INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE ILO

El Puerto de Ilo se encuentra ubicada en la Ciudad de Ilo, del mismo distrito, en la Provincia Mariscal Nieto, Departamento de Moquegua, Región José Carlos Mariátegui, República del Perú.⁹⁵

La Ciudad de Ilo se encuentra al extremo Sur del Litoral peruano a 1,300 km. de la Ciudad de Lima, a 95 km. de la Ciudad de Moquegua y finalmente a 609 km. de la Ciudad de La Paz (Bolivia). El clima de Ilo es templado-seco, con una temperatura que fluctúa entre los 18 y los 22°C, con un viento moderado de Norte a Oeste, que los ileños denominan “el forano”.

En lo que se refiere a aspectos netamente demográficos, Ilo tiene una superficie total de 1,523.44 km². Tiene una población de 80.000 habitantes, con características poblacionales especificados en el siguiente cuadro:⁹⁶

CUADRO N° 12
ILO: POBLACIÓN

DETALLE	NÚMERO DE HABITANTES
Población de Ilo	80.000
Población Económicamente Activa	64.000
Número de desempleados	37.000

Fuente: Junta Zofri-Ilo.

Los recursos con los que cuenta Ilo son: energía de 3.5 megas (redes primarias y secundarias), con agua de 10.03 litros por segundo.

⁹⁵ DE LA PIEDRA, Juan. Bolivia Mar, Zofri-Ilo. Ed. Haruki Abe Producciones Srl. Lima – Perú, 1992. Pág. 51.

⁹⁶ DE LA PIEDRA, Juan. Op.Cit. pp. 52.

La actividad del Departamento se concentra principalmente en la Fundición de Ilo, yacimientos de Cuajone, Centros Pesqueros y Frutales.

Actualmente existen proyectos de inversión basándose en el aprovechamiento de recursos naturales en toda la región Mariátegui (Departamento de Moquegua, Tacna y Puno).

Específicamente en lo que se refiere a la infraestructura del Puerto de Ilo, que nos interesa, es que la misma terminal de Ilo se encuentra en proceso de equipamiento y renovación de instalaciones. Por lo tanto, la descripción de las características del Puerto son de referencia:

Las instalaciones que posee la terminal marítima se componen de:⁹⁷

- Puerto de Atraque,
- Almacenamiento,
- Equipamiento,
- Ayudas de navegación.

En los puestos de atraque se realizan operaciones a través de un muelle tipo espigón de 302 metros de largo por 27 metros de ancho, construido a base de concreto, dotado de sistema de iluminación y suministro de agua. El muelle del terminal marítimo de Ilo cuenta con cuatro amarraderos.

CUADRO N° 13
PUERTO DE ILO: NÚMERO DE AMARRADERAS

CANTIDAD	PROFUNDIDAD
2	36'
1	16'
1	23'

Fuente: ENAPU

En lo que se refiere a almacenamiento, el puerto posee dos tipos de almacenamiento: áreas techadas y en zonas abiertas, ocupando un área total de 34,560 m².

⁹⁷

Ibidem, pp. 55.

El área techada cuenta con 1,560 m², y se encuentra destinada al almacenamiento de la carga en general.

Las zonas abiertas están destinadas a almacenar principalmente contenedores de harina de pescado, entre otros productos. Ésta cuenta con un área de 33,000 m² que se divide en cuatro zonas:

CUADRO N° 14
ILO: ZONAS DE ALMACENAMIENTO

ZONAS	ÁREA EN M ²
Zona N°1	1,200
Zona N°2	4,800
Zona N°3	12,000
Zona N°4	15,000

Fuente: ENAPU

En cuanto a equipamiento para las operaciones de servicio de carga y descarga el terminal de Ilo cuenta con los siguientes equipos:

CUADRO N° 15
ILO: SERVICIOS DE CARGA

TRACTORES MODELO	CAPACIDAD En Lb.	CANTIDAD
CLARK	5.000	5
MERCURY	5.000	1
CLARK	3.000	1

Fuente: ENAPU

CUADRO N•16

ELEVADORES MODELO	CAPACIDAD En Lb.	CANTIDAD
CLARK DE HORQUILLA	700	5
CLARK DE H./ BOBINERAS	4.800	2
LANCER BOSS DE HORQUILLA	7.000	2
CLARK ORQUILLA PRENSA	7.000	1
LANCER BOSS DE HORQUILLA	12.000	1

Fuente: ENAPU

CUADRO N•17

VAGONETAS MODELO	CAPACIDAD En Lb.	CANTIDAD
CLARK	30.000	11
CLARK	30.000	11

Fuente: ENAPU

CUADRO N•17-1

MOTOBOMBAS MODELO	CAPACIDAD En Gls/min	CANTIDAD
HALLE PUMPS WIS	350	1
HALLE PUMPS CHRYLERS	100	1

Fuente: ENAPU

Respecto a las ayudas de navegación, el terminal marítimo de Ilo cuenta con las siguientes facilidades:

- Una rada abierta con profundidades mayores de 60 metros en el muelle
- Dos Boyas para amarre de naves
- El sistema de señales para la seguridad de la navegación de diversos tipos.

En lo que se refiere a la comparación del Puerto de Ilo con los Puertos de Arica, Iquique y Antofagasta,⁹⁸ posee un menor movimiento comercial, debido precisamente a la mejor infraestructura que poseen aquellos a la fecha y que se reflejan en la cantidad de horas en que se demoran en atender un buque de carga. Así como lo especifica el siguiente cuadro:

**CUADRO N° 18
COMPARACIÓN DE TARIFAS PORTUARIAS**

PUERTO	ARICA	IQUIQUE	ANTOFAGASTA	ILO
CANTIDAD DE HORAS	20 hrs.	20 hrs.	20 hrs.	35 hrs.

Fuente: GESTIÓN

Sin embargo a pesar de la infraestructura con que cuenta la Terminal Marítimo de Ilo, cuenta con menores tarifas portuarias, en una proporción de 20% a 47% menos que los chilenos, según el siguiente cuadro:

TARIFAS PORTUARIAS DE ILO
20% MENOS QUE ARICA
18% MENOS QUE IQUIQUE
47% MENOS QUE ANTOFAGASTA

Fuente: GESTIÓN

A pesar de las condiciones favorables en tarifas portuarias que ofrece el Puerto de Ilo, aún faltan las condiciones necesarias de infraestructura para este puerto como para ser competitivo con relación a los puertos chilenos en comparación.

⁹⁸

DE LA PIEDRA, Juan. Op.Cit. pp. 59.

4.5 INCIDENCIA DE LA APERTURA DEL PUERTO DE ILO EN LA PRODUCCIÓN DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ COMO REGIÓN TRÁNSITO DEL CORREDOR OESTE-NORTE (VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS)

Después de conocer las condiciones en la que se encuentra el proyecto Ilo y su conexión con el tramo Desaguadero - La Paz, que es parte del Corredor de Exportación Oeste Norte, nos disponemos a analizar la incidencia de la apertura del Puerto de Ilo en el crecimiento económico del Departamento de La Paz.

Tomando en cuenta que aún falta realizar la pavimentación en el territorio peruano, Ilo – Desaguadero, según los mismos estaría concluido para mediados del año 1999, para conectarse posteriormente con el 90% de las obras ejecutadas del tramo Desaguadero – La Paz.

El análisis de impacto desde un punto de vista empírico está en función a datos históricos y datos proyectados.

El presente modelo se distribuirá en dos partes, las cuales nos permitirá desarrollar la estimación de la misma, en un período de 1992-1997, con cinco años de proyección incluidas en el análisis desde 1998 hasta el 2002, tanto para la primera como para la segunda etapa.

Esta situación nos permite desarrollar el presente modelo, estudiando en la primera parte un análisis del impacto del proyecto Ilo en el crecimiento económico del Departamento de La Paz conectado con el tramo Desaguadero – La Paz.

Y en la segunda etapa, específicamente, los beneficios que traería consigo la apertura del Puerto de Ilo especialmente en el crecimiento de las exportaciones del Departamento de La Paz hacia y por el Perú.

Las proyecciones se la realizan en función de la siguiente función, que es la tasa de crecimiento, que nos permitirá obtener las estimaciones del período 1998 – 2002:

$$i = V^t (Q_n/Q_0) - 1$$

Donde: Q_0 = la Cantidad inicial
 Q_n = Cantidad final
 T = número de períodos

4.5.1 SUPUESTOS VÁLIDOS

Para realizar el análisis es preciso mencionara los supuestos válidos bajos los cuales esta estructurado la teoría que nos permitirá desarrollar el presente modelo. Ellos son los siguientes:

- Según los cálculos estimados la apertura del Proyecto Ilo comenzaría a funcionar desde mediados del año 1999, por lo tanto las proyecciones estimadas son a partir de este año hasta el 2002.
- Los costos de operaciones, de transporte y de comercialización vía puerto de Ilo, son bajos.
- Las tarifas portuarias del Puerto de Ilo, se mantienen desde el acuerdo a lo firmado.
- Se incrementa el flujo de transporte de vía tramo La Paz–Desaguadero–Puerto de Ilo.
- Se incrementa los servicios hoteleros en las regiones tránsito del Corredor Bioceánico, específicamente en Desaguadero, Guaqui y la Ciudad de La Paz.
- Se realiza un análisis histórico y proyectado al mismo tiempo en uno sólo.

De esta forma en función a lo anterior pasamos a desarrollar cada uno de los siguientes modelos:

4.5.2 INCIDENCIA DE LAS RELACIONES COMERCIALES BOLIVIANO–PERUANO EN EL PIB DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ

4.5.2.1 ESPECIFICACIÓN DEL MODELO

Mediante este modelo se tratará de demostrar si la apertura del Puerto de Ilo para los productos bolivianos, y las importaciones, tendrá efectos positivos en el PIB del Departamento de La Paz, vía Corredor Bioceánico Oeste Norte, específicamente en el tramo Ilo – Desaguadero – La Paz.

Es en este sentido, para el manejo práctico y sencillo de las variables, se las nombra con las últimas letras del abecedario, que muestra de una forma más clara las siguientes variables:

- X_1 : Niveles de Importación del t-ésimo año, en miles de dólares.
- X_2 : Niveles de Exportación t-ésimo año, en miles de dólares.
- X_3 : Exención de aranceles en la comercialización Boliviano-Peruano, del t-ésimo año, variable dicotómica.
- Y_1 : Producto Interno Bruto (PIB) del departamento de La Paz, del t-ésimo año, en miles de dólares.

También tenemos variables aleatorias y cualitativas:

U_t : Término de perturbación del t-ésimo año (variable aleatoria).
 X_3 : Variable Dummy, que está capturando los efectos netos que no son absorbidos por las variables cuantitativas. Siendo ésta la gestión a partir de la cual se realizan la exención de aranceles de comercialización, para los productos provenientes de Bolivia.

X_3 : [1 imposición de aranceles vigentes.
[0 exención de aranceles.

La relación de comportamiento de la variable principal será:

$$Y_t = f(X_{1t}, X_{2t}, X_{3t}, U_t)$$

La ecuación de comportamiento es de tipo lineal:

$$Y_t = B_0 + B_1 X_{1t} + B_2 X_{2t} + B_3 X_{3t} + U_t \quad (1)$$

Donde además que:

Y_t : Es la variable dependiente o endógena

X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} : son las variables independientes o regresores (exógenas)

Por lo tanto el modelo econométrico (1) está adecuadamente especificado para explicar a la posible incidencia de la apertura del Puerto de Ilo en la producción y comercialización del PIB del Departamento de La Paz.

Ahora contamos con la información estadística de las variables del modelo, proseguimos a estimar la ecuación (1), de acuerdo a la misma.

CUADRO DE OBSERVACIONES DE LAS VARIABLES DEL MODELO

AÑO	YT	X1	X2	X3
1990	874079.4	53000.00	22200.00	1.000000
1991	953630.0	47000.00	21300.00	1.000000
1992	996563.0	57800.00	27100.00	0.000000
1993	1011642	75000.00	54100.00	0.000000
1994	1139858	120100.0	65100.00	0.000000
1995	1293325	150600.0	76600.00	0.000000
1996	1439707	144500.0	86800.00	1.000000
1997	1634769	154500.0	94100.00	0.000000
1998	71408199	167941.0	107274.0	0.000000
1999	1.2E+08	182552.0	122292.0	0.000000
2000	2.15E+08	198434.0	139413.0	0.000000
2001	3.72E+08	215698.0	158931.0	0.000000
2002	6.54E+08	234464.0	181181.0	1.000000

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE

4.5.2.2 ESTIMACIÓN DEL MODELO

4.5.2.2.1 ESTIMACIÓN PUNTUAL

Para la estimación del modelo (1) utilizaremos el método tradicional de MINIMOS CUADRADOS ORDINARIOS (MCO), teniendo muy en cuenta las hipótesis respecto de los términos de perturbación U_t , estas gozan de las características de RUIDO BLANCO, es decir, estamos frente a un modelo econométrico homocedástico e incorrelacionado. Ahora con la utilización del TSP, un paquete econométrico que utiliza MCO y otros métodos de estimación, se obtiene la estimación del modelo de la siguiente forma:

SALIDA DE COMPUTADORA:

Variable	Coeficiente	Std. Error	T-Statistic	Prob.
X1	-4791.678	1873710	-2.557321	0.0308
X2	9036.685	2276.580	3.969412	0.0033
X3	88840981	50679333	1.753002	0.1135
C	-56596984	82480465	-0.686187	0.5099
R-squared	0.877013	Mean dependet var	11E+08	
Adjusted	0836018	S.D dependet var	1.96E+08	
S.E of regression	7928283	Akaike info criterion	36.63691	
Sum squared resid	5.69E+16	Schwartz criterion	21.39290	
Log Likelihood	-252.5471	Prob (F-statistic)	0.000197	
Durbin-Watson stat	1.913613			

De estos salida de computadora tenemos el siguiente resultado en lo que se refiere a la ecuación:

$$Y_t = -56596984 + -4791.678 X_{1t} + 9036.685 X_{2t} + 88840981 X_{3t}, \quad (1)^*$$

A. MATRIZ DE VARIANZAS Y COVARIANZAS

La matriz de varianzas y covarianzas de los estimadores de los parámetros, está dada por una matriz simétrica de orden kxk, donde en la diagonal principal están las varianzas de los estimadores de los parámetros, en el resto están las covarianzas.

COEFICIENTE COVARINCE MATRIX

	X1	X2	X3	C
X1	3510788.	-4182242.	2.86E+10	-1.23E+11
X2	-4182242.	5182818.	-3.09E+10	1.28E+11
X3	2.86E+10	-3.09E+10.	2.57E+15	-2.01E+15
C	1.23E+11	1.28E+11	-2.01E+15	6.80E+15

Esta matriz nos sirve para medir la precisión con que se estiman los parámetros, estos coeficientes deben tender a cero, de acuerdo a lo que nos presenta el presente la matriz anterior. Como se nota la precisión que presentan

nuestros estimadores no son nada deseables, situación que será demostrada en adelante.

B. COEFICIENTE DE DETERMINACIÓN

$$R^2 = \frac{B^T X^T Y - n (Y)^2}{Y^T Y - n (Y)^2}$$

$$R^2 = 87,70\%$$

La interpretación de este resultado es que del porcentaje total del Producto Interno Bruto generado al interior del Departamento de La Paz, el 87,70% está explicado por el modelo de regresión.

Es decir, el comportamiento positivo del PIB del Departamento de La Paz se debe por una parte a la evolución eficiente de las exportaciones hacia el Perú, especialmente, en los períodos 1990 a 1997 por la balanza comercial favorable para nuestro país y posteriormente por los beneficios recibidos de parte del Convenio de Ilo, con la exención arancelaria.

El resto del 12,3 están explicadas por otras variables que no se encuentran en el modelo o factores aleatorios que ejerce presión desde afuera o exógenamente no cuantificables y que están al margen de lo que persigue la investigación.

Este resultado también indica que es una buena especificación del modelo, los regresores son variables claves para explicar la variable dependiente.

4.5.2.2.2 ESTIMACIÓN POR INTERVALOS DE LOS PARÁMETROS

Una forma de medir la precisión de los estimadores es mediante la magnitud del intervalo, que debe ser lo más pequeño posible, pero con una alta seguridad o de confianza, generalmente del 95% de certeza.

Construir intervalos de confianza para los principales parámetros del modelo, que es una de las de estimación:

$$P[B_i - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_i} < B_i < B_i + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_i}]$$

Contando con los siguientes datos: $n = 13$, $1 - \alpha = 95\%$, $t_{(1-\alpha/2; n-k)} = 2,262$

$$P[B_1 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_1} < B_1 < B_1 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_1}] = -2.557321 = 95\%$$

$$P[B_2 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_2} < B_2 < B_2 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_2}] = 3.969412 = 95\%$$

$$P[B_3 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_3} < B_3 < B_3 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_3}] = 1.753002 = 95\%$$

Según estos resultados nos demuestra que si existe una cierta precisión de los estimadores B_1 y B_2 y B_3 , por que el tamaño de intervalo de los tres estimadores son pequeños.

4.5.2.3 PRUEBAS O DÓCIMAS DE HIPÓTESIS

Las pruebas de hipótesis, es una proposición de un supuesto relacionado con cualquier cosa posible.

En este estudio las dójimas de hipótesis tratan pruebas especialmente estadísticas, con el propósito de aceptar o rechazar la hipótesis formulada, sobre la base de resultados obtenidos de una muestra aleatoria.

En econometría las pruebas de hipótesis nos sirven para determinar la relevancia de cada uno y el conjunto de los regresores sobre el regresando o la variable dependiente.

4.5.2.3.1 PRUEBA DE SIGNIFICACIÓN GLOBAL

i). Formulación de hipótesis.-

$H_0: B_i = 0$ El modelo no está adecuadamente especificado, no sirve

$H_1: B_i \neq 0$ El modelo está adecuadamente especificado y sirve para el análisis.

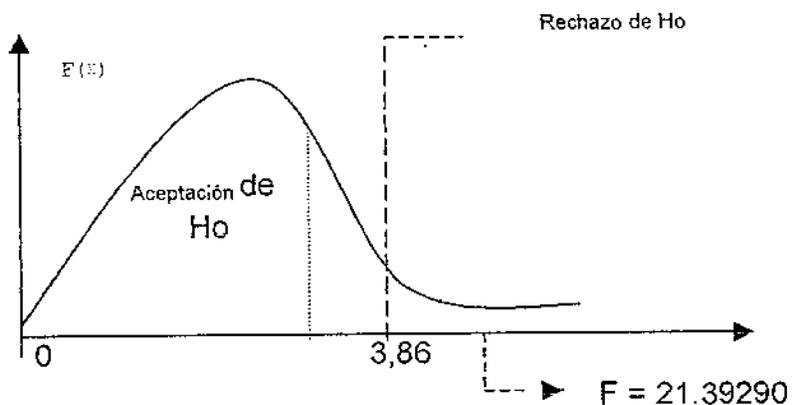
El conjunto de los regresores está determinando el comportamiento de la variable dependiente. Donde $i = 1, 2, 3$.

ii). Nivel de significación: $\alpha = 5\% = 0,05$

iii). Estadístico de pruebas.- $F = \frac{R^2 \cdot (n-k)}{1-R^2 \cdot k-1} = 21.39290$
 $F = 21.39290$

iv). Estadístico de tablas: $F_{(\alpha, k-1, n-k)} = F_{(5\%; 3; 9)} = 3,86$

v). Decisión :



vi). Conclusión. Se acepta H_1 y se rechaza H_0 . De esta forma se acepta que el modelo de una forma general tiene relevancia respecto a la variable dependiente.

Esto quiere decir, que la evolución positiva, que se ve a través de una balanza comercial favorable para Bolivia respecto al Perú, a la vez tiene efectos positivos en el PIB del Departamento de La Paz, ya sea por expectativas positivas por parte de los exportadores una vez enterados por los beneficios que traería la apertura del proyecto Ilo.

Sin embargo es importante analizar la relevancia de una forma individual en el siguiente análisis.

5.2.3.2 PRUEBAS DE SIGNIFICACIÓN INDIVIDUAL

i). Formulación de hipótesis.-

$H_0: B_1 = B_2 = B_3 = 0$ No existe ninguna relación de Y_t con los X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} .

$H_1: B_1 \neq B_2 \neq B_3 \neq 0$ Existe relación de Y_t con lo X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} .

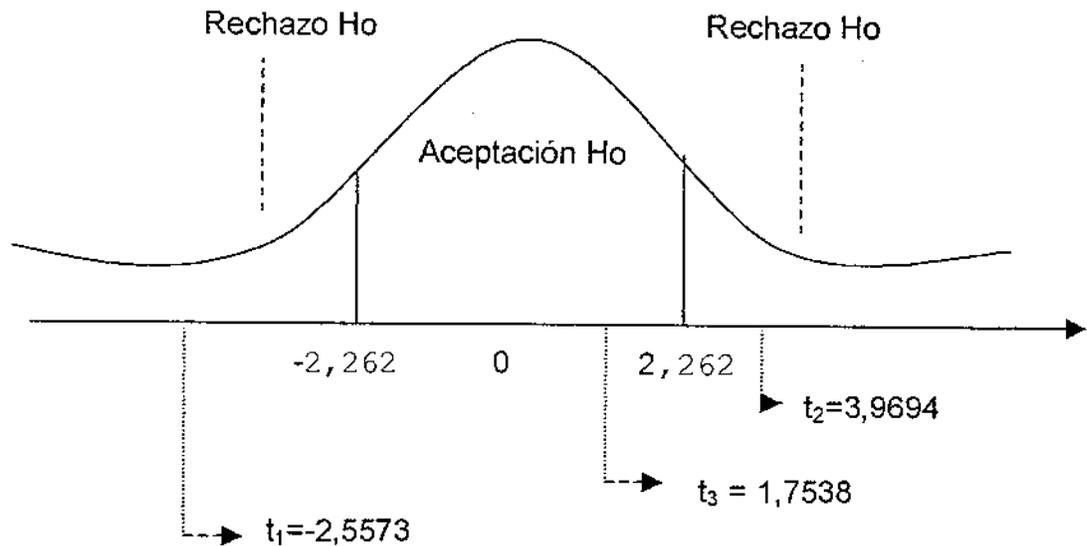
ii). Nivel de significación.- $\alpha = 5\% = 0,05$

iii). Estadístico de pruebas.- $t = \frac{B_i - B_i}{S_{B_i}}$ $i = 1, 2, 3$

$$t = \frac{B_1 - B_1}{S_{B_1}} = 2,5573$$

iv). Estadístico de tablas.- $t_{(1-\alpha/2; n-k)} = t_{(0,975; 9)} = 2,262$

v). Decisión



vi). Conclusión. Para B3 se acepta H_0 y se rechaza la H_1 . La exención de aranceles, que son parte del Convenio Ilo, no tuvo efectos en el nivel de la producción para la exportación, esto debido precisamente que el Puerto de Ilo aún no está funcionando hasta la fecha por la falta de infraestructura caminera adecuada, en el período 1990 a 1998.

Por el contrario, si tiene una gran relevancia los productos exportados hacia el Perú obteniendo una balanza comercial favorable para el país, y la propia importación proveniente del Perú, sin embargo ésta tiene efectos positivos, para el período proyectado, es decir, para 1998 a 2002, incidida precisamente por la supuesta puesta en marcha del proyecto Ilo.

4.5.2.4 ANÁLISIS DE AUTOCORRELACIÓN

4.5.2.4.1 TEST DE DURBIN-WATTSON

i). Formulación de hipótesis

$H_0: \rho = 0$ No existe autocorrelación positiva ni negativa

$H_1: \rho \neq 0$ Si existe autocorrelación positiva y negativa

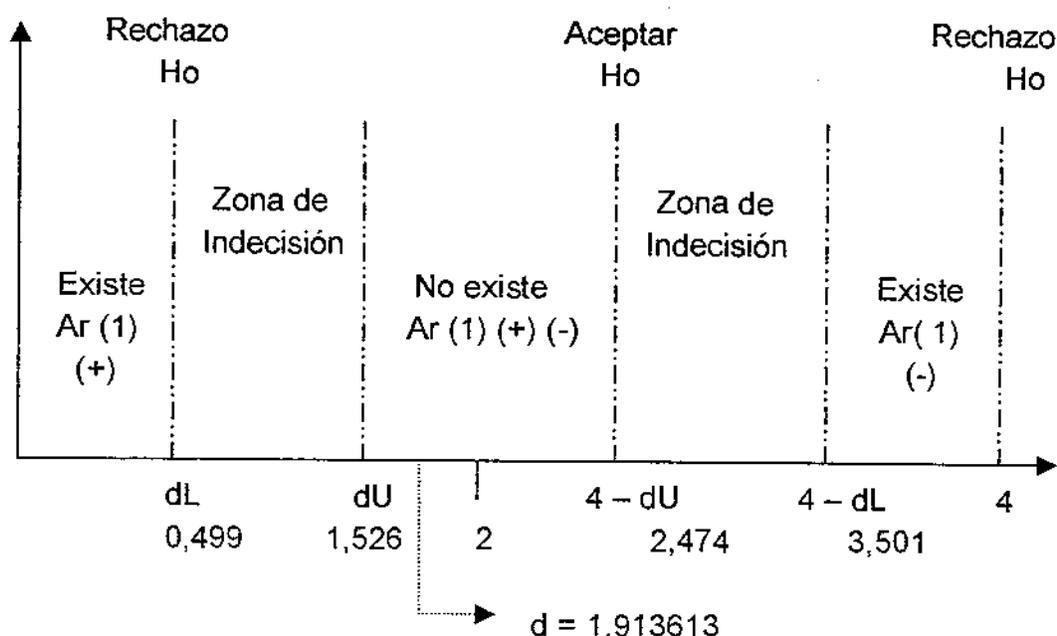
ii). Nivel de significación: $\alpha = 1\% = 0.01$

iii). Estadístico de prueba:

$$d = 2(1-p) = 1.925775 \quad \text{Entonces } p = 1-d/2$$

d: Coeficiente de Durbin Wattson, Entonces $0 < d < 4$

iv). Estadístico de Tablas



v). Toma de decisión: El estadístico d cae en la zona donde no existe autocorrelación, ni positiva y negativa. Por lo tanto nuestro modelo es incorrelacionado.

4.5.2.5 CONCLUSIÓN DEL MODELO

Con los resultados obtenidos se realiza la contrastación de la teoría con la evidencia empírica. La siguiente ecuación es el resultado de todo lo obtenido anteriormente:

$$Y_t = -56596984 - 4791.678 X_{1t} + 9036.685 X_{2t} + 88840981 X_{3t} \quad (1)^*$$

82462112	1873,7	2276,58	50655167
----------	--------	---------	----------

Según los resultados obtenidos, entendemos que las variables que tienen relevancia en el crecimiento económico del Departamento de La Paz, son las exportaciones y las importaciones realizadas desde y con el Perú. No tanto así los beneficios que teóricamente traerían la puesta en marcha del Proyecto Ilo.

Sin embargo, es importante mencionar que la relevancia tanto de la variable exportación como de las importaciones, se debe principalmente a que esta mantuvo un constante crecimiento en lo que se refiere a productos exportados hacia y por el Perú.

Esta situación mantuvo una balanza comercial favorable para el país, estamos hablando del período 1990 – 1997.

Pese a todo esto nos demuestra que según lo estipulado, de que todo el proyecto Ilo iba ya a funcionar desde mediados de 1999, a través de la desgravación arancelaria a la comercialización entre ambos países, favorecería en la producción especialmente de la región del Departamento de La Paz especialmente para la exportación, en el presente modelo no tiene relevancia.

Esta situación nos da a entender que la infraestructura, en este caso la caminera y las vías de contacto marítimo con mercados internacionales, es una condición necesaria pero no suficiente, ya que existen otros factores que inciden en el incremento de la producción para las exportaciones, en este caso.

Esto no quiere decir que la apertura de Puerto de Ilo no tendrá una incidencia positiva en las producción para las exportaciones bolivianas, más por el contrario facilitará la conexión con mercados internacionales y ésta no estará sujeto a arbitrariedades, como ha venido realizando hasta ahora Chile en sus puertos marítimos.

4.5.3 LA INCIDENCIA DE LOS FACTORES DEL CORREDOR OESTE-NORTE Y LA APERTURA DEL PUERTO DE ILO EN LA PRODUCCIÓN PARA LAS EXPORTACIONES DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ

4.5.3.1 ESPECIFICACIÓN DEL MODELO

El presente modelo como parte complementaria a la anterior, trata de cuantificar de una forma más específica que la anterior la incidencia que podría tener la los factores principales del Corredor Bioceánico Oeste Norte, específicamente en el tramo Desaguadero–La Paz, conjuntamente con la apertura del Puerto Marítimo de Ilo que se encuentra en la República del Perú, en la producción para las exportaciones hacia y por el Perú.

De igual forma al anterior modelo se tomará en cuenta el período histórico y el proyectado en conjunto, ésta es desde 1990 hasta el año 2002.

Para este caso se tomará en cuenta la tasa de crecimiento de las exportaciones del Departamento de La Paz, como variable principal sujeta a las siguientes variables:

Bien, para el manejo práctico y sencillo de las variables, se utiliza la siguiente denominación:

Y2 : La tasa de crecimiento de las exportaciones del Departamento de La Paz, del t-ésimo año (en porcentajes).

Z1 : Tarifas portuarias en el Puerto de Ilo para las Exportaciones, del t-ésimo año (en dólares por descarga y embarque indirecto).

Z2 : Tarifas portuarias en el Puerto de Ilo para las Importaciones, del t-ésimo año (en dólares por descarga y embarque directo).

Z3 : Tasas de crecimiento del número de restaurantes y hoteles de las regiones tránsito del tramo Desaguadero–La Paz, del t-ésimo año (en porcentajes).

Z4 : Tasas de crecimiento del transporte que fluctúa a través del tramo Desaguadero–La Paz, del t-ésimo año (en porcentajes).

Z5 : Exención de aranceles del t-ésimo año, variable dicotómica.

Z6 : Puesta en marcha de Puerto de Ilo del t-ésimo año, variable dicotómica.

Con las variables aleatorias:

Ut : Término de perturbación del t-ésimo año (variable aleatoria).

Entonces la relación de comportamiento de la variable principal será:

$$Y_{2t} = f(Z_{1t}, Z_{2t}, Z_{3t}, Z_{4t}, Z_{5t}, Z_{6t}, U_t)$$

La ecuación de comportamiento es de tipo lineal:

$$Y_t = B_0 + B_1 Z_{1t} + B_2 Z_{2t} + B_3 Z_{3t} + B_4 Z_{4t} + B_5 Z_{5t} + B_6 Z_{6t} + U_t \quad (2)$$

Entonces la ecuación (2) es un modelo adecuadamente especificado para explicar la incidencia de los factores de las garantías hipotecarias en la tasa promedio de la Bolsa de Valores.

De esta forma pasamos a cuantificar la ecuación (2), con la siguiente información estadística:

CUADRO DE LAS OBSERVACIONES DE LA ECUACIÓN

AÑO	Y2	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6
1990	0.000	0.00	0.00	-0.27	5.47	1	0
1991	-10.00	0.00	0.00	5.09	6.54	1	1
1992	21.17	4.43	2.53	7.28	3.52	1	0
1993	29.75	4.43	2.53	3.97	6.06	1	0
1994	66.13	4.43	2.53	5.13	2.94	1	0
1995	25.39	4.43	2.53	2.43	8.04	1	0
1996	4.050	4.43	2.53	3.50	8.44	1	0
1997	6.920	4.43	2.53	3.65	8.86	1	0
1998	8.690	4.43	2.53	4.45	9.30	1	0
1999	8.700	4.43	2.53	5.45	9.77	0	1
2000	8.690	4.44	2.53	6.62	10.26	0	1
2001	8.720	4.44	2.53	8.07	10.77	0	1
2002	8.750	4.44	1.00	9.85	11.31	0	1

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INE, BCB y Turismo.

4.5.3.2 ESTIMACIÓN DEL MODELO

4.5.3.2.1 ESTIMACIÓN PUNTUAL

Para la estimación del modelo (2) utilizaremos el método tradicional de MINIMOS CUADRADOS ORDINARIOS (MCO). Acordes con sus propiedades. Mediante el TSP, se obtiene la estimación del modelo de la siguiente forma:

SALIDA DE COMPUTADORA:

Variable	Coefficient	Std. Error	T-Statistic	Prob.
Z1	20.77797	11.54955	1.799028	0.1221
Z2	-15.14762	13.32786	-1.136538	0.2991
Z3	-4.559245	3.832923	-1.189495	0.2792
Z4	-8.432554	2.509244	-3.360596	0.0152
Z5	-3.776522	22.52217	-0.167680	0.8723
Z6	23.46039	28.88342	0.812244	0.4477
C	48.67160	34.48730	1.411291	0.2079
R-squared	0.770028	Mean dependent var	13.75846	
Adjusted R-squared	0.540055	S.D. dependent var	19.22202	
S.E. of regression	13.03623	Akaike info criterion	5.439198	
Sum squared resid	1019.660	Schwartz criterion	5.743401	
Log likelihood	-46.80099	F-statistic	3.348347	
Durbin-Watson stat	2.165926	Prob (F-statistic)	0.083530	

En base al anterior cuadro, estructuramos la siguiente ecuación:

$$Y_2 = 48.67 + 20.77Z_1 - 15.14Z_2 - 4.559Z_3 - 8.432Z_4 - 3.776Z_5 + 23.46Z_6 \quad (2)^*$$

A. MATRIZ DE VARIANZAS Y COVARIANZAS

Mediante la siguiente matriz de varianzas y covarianzas verificamos la precisión de cada una de los estimadores

COEFICIENTE COVARINCE MATRIX

	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	C
Z1	133.39	-141.47	-36.37	-16.8	132.64	251.31	-88.824
Z2	-141.47	177.63	34.051	15.95	-99.86	-199.5	21.814
Z3	-36.372	34.051	14.691	5.673	-30.08	-84.81	3.0145
Z4	-16.820	15.950	5.6738	6.296	-1.522	-37.14	-31.38
Z5	132.64	-99.86	-30.08	-1.52	507.2	502.7	-676.9
Z6	251.31	-199.5	-84.81	-37.14	502.7	834.2	-492.4
C	-88.824	21.817	3.014	-31.38	-676.9	492.4	1189.3

De acuerdo a ésta matriz, la variabilidad de nuestros estimadores en su mayoría tienen una relativa precisión, a excepción de B3 y B4 que tienden por lo menos a cero, lo que nos indica que estos tienen un nivel aceptable de precisión.

B. COEFICIENTE DE DETERMINACIÓN

$$R^2 = \frac{B^T X^T Y - n(Y)^2}{Y^T Y - n(Y)^2}$$

$$R^2 = 70\%$$

El resultado que nos arroja el coeficiente de determinación es del 70% es muy aceptable, ya que nos indica que en un 70% posiblemente incidirían los regresores del modelo respecto de la variable dependiente.

Técnicamente, los factores de la apertura del Puerto de Ilo tendrían, tales como las tarifas portuarias a las exportaciones, los servicios de restaurantes y hoteles el flujo de transporte en el tramo Desaguadero-La Paz, tendrán una incidencia positiva en las exportaciones del Departamento de La Paz.

El restante 30% son otras variables no explicadas en el modelo y que están al margen de la investigación o simplemente no son cuantificables.

Por lo tanto este resultado también nos da a entender la consistencia de la buena especificación del presente modelo.

4.5.2.3.2 ESTIMACIÓN POR INTERVALOS DE LOS PARÁMETROS

De otra forma medimos la precisión de nuestros estimadores, a través de los intervalos de confianza, mediante la utilización del estadístico t-student:

La siguiente relación estadística nos permite calcular la precisión de estos estimadores:

$$P[B_i - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_i} < B_i < B_i + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_i}]$$

Contando con los siguientes datos: $n = 13$, $1 - \alpha = 95\%$, $t_{(1-\alpha/2; n-k)} = 2,447$

$$P[B_1 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_1} < B_1 < B_1 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_1}] = 1.799028 = 95\%$$

$$P[B_2 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_2} < B_2 < B_2 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_2}] = -1.136538 = 95\%$$

$$P[B_3 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_3} < B_3 < B_3 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_3}] = -1.189495 = 95\%$$

$$P[B_4 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_4} < B_4 < B_4 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_4}] = -3.360596 = 95\%$$

$$P[B_5 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_5} < B_5 < B_5 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_5}] = -0.167680 = 95\%$$

$$P[B_6 - t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_6} < B_6 < B_6 + t_{(1-\alpha/2; n-k)} S_{B_6}] = 0.812244 = 95\%$$

El tamaño de los intervalos presentados por cada uno de los estimadores, nos indica que existe una precisión de cada uno de nuestros estimadores, ya que en su mayoría están cerca a cero.

4.5.3.3 PRUEBAS O DÓCIMAS DE HIPÓTESIS

Mediante las pruebas de hipótesis determinamos la relevancia y el grado de significación de nuestras variables de una forma general y particular.

4.5.3.3.1 PRUEBA DE SIGNIFICACIÓN GLOBAL

i). Formulación de hipótesis.-

Ho: $B_i = 0$ El modelo no está adecuadamente especificado, no sirve

H1: $B_i \neq 0$ El modelo está adecuadamente especificado y sirve para analizar.

Donde $i = 1, 2, 3, 4, 5, 6$.

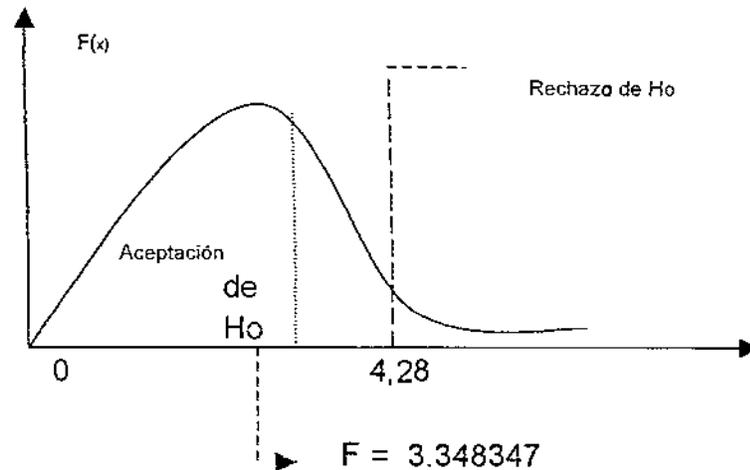
ii). Nivel de significación.- $\alpha = 5\% = 0,05$

iii). Estadístico de pruebas.- $F = \frac{R^2 \cdot (n-k)}{1-R^2 \cdot k-1} = 3.348347$

$$F = 3.348347$$

iv). Estadístico de tablas: $F_{(\alpha, k-1, n-k)} = F_{(5\%; 6; 6)} = 4,28$

v). Decisión



vi). Conclusión. Se acepta H_0 y se rechaza H_1 . Aceptando que nuestro modelo por el hecho de que trabaja con datos específicamente acordados a futuro, de una forma general no tiene relevancia sobre la variable principal.

Ahora veamos cual es el nivel de la relevancia de cada uno de los regresores de una forma particular respecto a la regresando.

4.5.3.3.2 PRUEBAS DE SIGNIFICACIÓN INDIVIDUAL

i). Formulación de hipótesis.-

Ho: $B_1=B_2=B_3=B_4=B_5=B_6=0$ No existe ninguna relación de Y_t con los X_{it}

H1: $B_1 \neq B_2 \neq B_3 \neq B_4 \neq B_5 \neq B_6 \neq 0$ Existe relación de Y_t con lo X_{it}

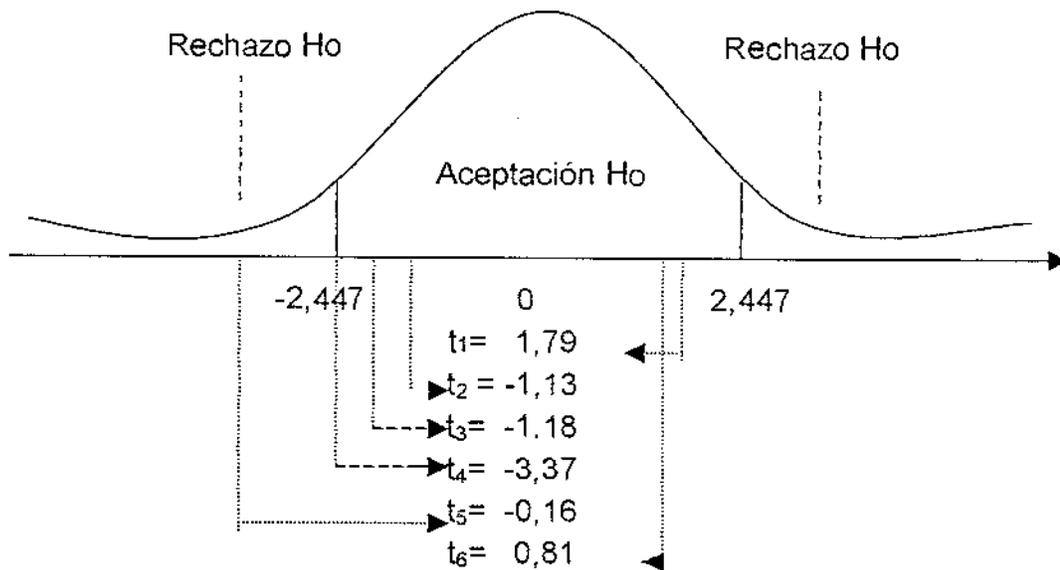
ii). Nivel de significación.- $\alpha = 5\% = 0,05$

iii). Estadístico de pruebas.- $t = \frac{B_i - B_j}{S_{Bi}}$ $i = 1,3$

$$t_1 = \frac{B_1 - B_1}{S_{B1}} = 1,79$$

iv). Estadístico de tablas.- $t_{(1-\alpha/2; n-k)} = t_{(0,975; 8)} = 2,447$

v). Decisión



vi). Conclusión. Para B4 rechaza H_0 y se acepta H_1 . Entonces la tasa de crecimiento de flujo de transporte y los ingresos generados por los mismo, por el tramo Desaguadero–La Paz, tiene un efecto positivo sobre la tasa de crecimiento de la producción para la exportación del departamento de La Paz hacia y por el Perú.

No tienen la misma relevancia los demás factores, como la tarifa portuaria que ofrece el Puerto de Ilo a los productos bolivianos, tampoco el nivel de crecimiento de la apertura de restaurantes y hoteles a lo largo de las regiones tránsito del tramo Desaguadero–La Paz.

4.5.3.4 ANÁLISIS DE AUTOCORRELACIÓN

4.5.3.4.1 TEST DE DURBIN-WATTSON

i). Formulación de hipótesis

$H_0: \rho = 0$ No existe autocorrelación positiva ni negativa

$H_1: \rho \neq 0$ Si existe autocorrelación positiva y negativa

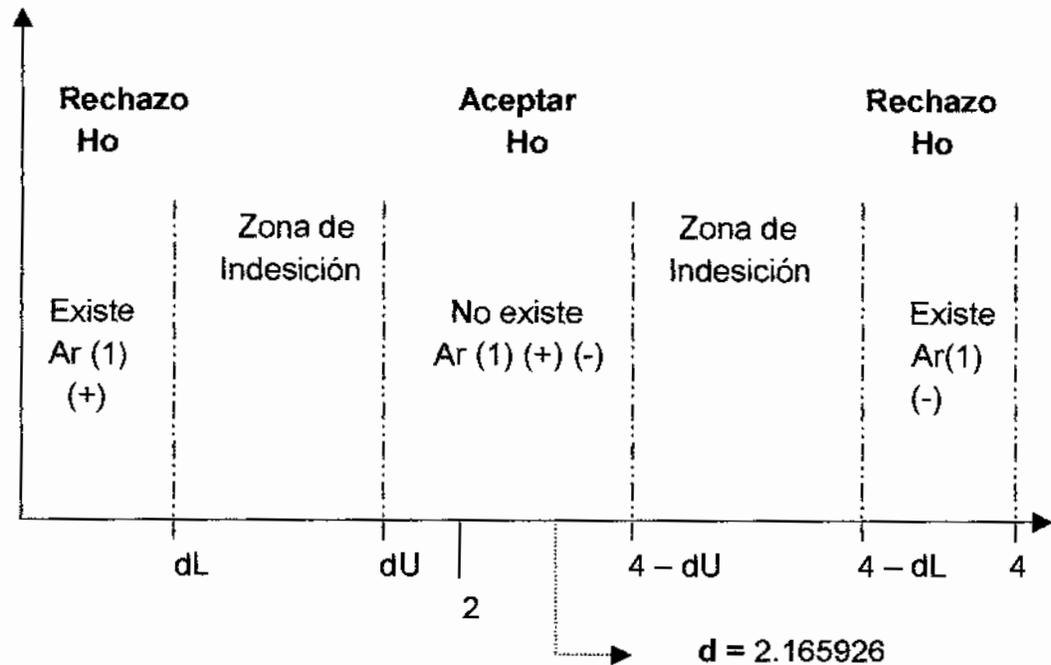
ii). Nivel de significación: $\alpha = 1\% = 0.01$

iii). Estadístico de prueba:

$d = 2(1-p) = 2.165926$ Entonces $p = 1-d/2$

d: Coeficiente de Durbin Wattson, Entonces $0 \leq d \leq 4$

iv). Estadístico de Tablas



v). Toma de decisión: El estadístico d cae en la zona donde no existe autocorrelación, ni positiva y negativa. Por lo tanto el modelo es incorrelacionado.

4.5.3.5 CONCLUSIÓN DEL MODELO

Con los resultados obtenidos se realiza la contrastación de la teoría con la evidencia empírica. La siguiente ecuación es el resultado de todo lo obtenido anteriormente:

$Y_2 = 48.67 + 20.77 Z_1 - 15.14 Z_2 - 4.559 Z_3 - 8.432 Z_4 - 3.776 Z_5 + 23.46 Z_6 \quad (2)^*$
$34.48 \quad 11.54 \quad 13.32 \quad 3.83 \quad 2.50 \quad 22.42 \quad 28.88$

Según el análisis empírico llevado a cabo a lo largo del modelo, no todas nuestras variables tienen la relevancia esperada según lo estipulado.

Los resultados ponen en evidencia que lo más principal para la comercialización de productos hasta los centros de consumo final o intermedio es muy importante, a su vez, clarifica que esta requiere de infraestructura caminera adecuada para realizarla. Esta aseveración lo respalda la t de student para esta variable.

Por lo tanto en este caso es importante ejecutar en el menor tiempo posible las obras de del tramo carretero de Ilo-Desaguadero-La Paz, para que éste factor sea más viable para el transporte de productos no solamente de origen del Departamento de La Paz si no también de todo el país y a nivel internacional.

Sin embargo los demás factores, tanto las tarifas portuarias de exportación, el incremento de los servicios de restauran y hoteles a lo largo de la del tramo estudiado, no tienen una gran relevancia como la anterior.

Esto no quiere decir que el Puerto Marítimo de Ilo no sea importante, más por el contrario, se convierte en una alternativa eficiente en un futuro próximo para la exportación de los productos bolivianos, dependiendo del fortalecimiento de la infraestructura adecuada como para realizar transporte marítimo de gran envergadura.

Por lo tanto, Bolivia debe aprovechar todas las tendencias direccionales de los mercados de producción y consumo asociadas a la economía del transporte con bajos costos en ambas direcciones Este-Oeste, Norte-Sur, sobre la base de dirección geo-económica y política, que bien asumidas con gran visión, podrán restringir las implacables restricciones impuestas por nuestra mediterraneidad.

4,6 ANÁLISIS DE COSTO - BENEFICIO CON RESPECTO A LA APERTURA DE CORREDOR BIOCEÁNICO

4.6.1 COSTOS DE APERTURA DEL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE NORTE

El análisis de costos se refiere especialmente a los montos de inversión que se requieren y los montos programados para la ejecución respectiva de la carretera integracional.

De una forma general la inversión total actual alcanza hasta el momento a \$us. 329.752.065,85 para todos lo corredores(los cuatro) que se están ejecutando actualmente, de los cuales se destinaron el 3,18% para la preinversión en ejecución y el restante 96.73% hacia la inversión en ejecución

Mientras que la inversión faltante asciende a los \$us. 1.572.030.000, de los cuales el 1.2% se necesitan para los estudios de preinversión, y el 98.8% para la inversión según programa establecido, pero que aún no tiene una fuente de financiamiento definido.

Consecuentemente, la inversión total entre la actual y la faltante alcanza a los \$us. 1.901.782.066⁹⁹, de los cuales solamente el 17.34% se ejecutaron hasta el momento, y faltaría el 82.66% de los programado para realizar las respectivas ejecuciones de los corredores bioceánicos.

**Cuadro N°19
INVERSIÓN ACTUAL Y FALTANTE DE CORREDORES**

DETALLE	MONTO EN \$US.
Inversión actual	
Preinversión en ejecución	10.928.075,85
Inversión en Ejecución	318.928.075
Total Ejecutado	329.752.065,85
Inversión Faltante	
Preinversión sin financiamiento	18.930.000
Inversión sin financiamiento	1.553.100.000
Total Faltante	1.572.030.000
TOTAL PROGRAMACO	1.901.782.066

Fuente: Servicio Nacional de Caminos

La evolución de estos datos, se debe precisamente que de los cuatro Corredores Bioceánicos solamente se está ejecutando casi en su totalidad el Corredor Tambo Quemado – Puerto Suárez y los demás recién están en su etapa inicial mediante estudios de prefactibilidad o en ejecución o simplemente no se comenzaron las obras.

En el caso concreto del Corredor de Integración Oeste – Norte, como se conoce tiene una longitud total de 1.142 km, el estado actual en que se encuentra es el siguiente: 181 km. pavimentados y 961 km. de ripio.

⁹⁹Ministerio de Desarrollo Económico - Viceministerio de Transporte y Comunicaciones y Aeronáutica Civil – Servicio Nacional de Caminos. Hacia una visión estratégica la infraestructura vial, la política de caminos, Corredores de Integración, Programa Nacional de Mantenimiento Rutinario, Resultados de Inspección. La Paz 1998. Pg. 18.

Cuadro N°20
Estado de Construcción
de Corredor Oeste-Norte

Detalle	Longitud
Pavimento	181 km.
Ripio	961 km.
Tierra	0 km.
Total	1.142 km.

Fuente: Servicio Nacional de Caminos

A continuación detallamos el estado en que se encuentran los tramos del Corredor Oeste-Norte.

El tramo Desaguadero – Río Seco está en un proceso de ejecución con el respectivo pavimento de 96 km., cuya ejecución total y puesta en servicio está programado para 2000, presenta un avance de obras del 90%. Mientras que el tramo Río Seco – La Paz se encuentra pavimentado en su totalidad (19 km.) y puesta en servicio desde el año de 1993. También, el tramo La Paz – Cotapata está pavimentado en su totalidad (48 km.). Los tres tramos citados anteriormente comprenden el 19% de avance del total de longitud del Corredor Bioceánico en cuestión.

Por otro lado, los restantes tramos como Cotapata – Santa Barbara está en proceso de ejecución (49 km.) y el resto del corredor, Santa Barbara - Guaramerin se encuentra en proceso de estudio de prefactibilidad.

El costo total que requiere la ejecución total del corredor Oeste Norte es de \$us. 485.145.000, este monto es el requerimiento de los tramos a partir de Santa Barbara hasta Guayaramerin que consta de 930 km., comprendiendo el 81% restante por ejecutarse en este corredor. Ver Cuadro 21.

Cuadro N°21
CORREDOR OESTE NORTE DESAGUADERO GUAYARAMERIN:
CARACTERÍSTICA DE SITUACIÓN ACTUAL

TRAMO	LONG (KM.)	PUESTA EN SERVICIO	TRABAJOS A EFECTUAR	COSTO (\$US.)	AÑO	TRAFICO (TPDA/96)
Desaguadero - Río Seco	96	2000	Pav. En ejec.			401
Río Seco -- La Paz	19	1993				26.573
La Paz -- Cotapata	48	1985				600
Cotapata - Santa Barbara	19	-	Construcción			368
Santa Barbara - Bella Vista	118	-	Inversión	200.000.000	2001	314
Bella Vista - Quiquibey	67	-	Inversión	70.000.000	2001	230
Quiquibey -- Yucumo	41	1993				118
Yucumo - Rurrenabaque	102	-	PreInversión	830.000	2001	133
			Inversión	51.000.000	2001	
Rurrenabaque - Rivalta	514	-	Pre Inversión	3.510.000	2000	82
			Inversión	132.800.000	2002	
Rivalta Guayaramerin	88	-	Pre Inversión	600.000	1999	212
			Inversión	26.400.000	2001	
TOTAL	1142			485.140.000		

Fuente: Servicio Nacional de Caminos

El costo del tramo Desaguadero – Río Seco asciende a \$us. 29.978.594,2, de los cuales la construcción fue adjudicada a la empresa constructora Queiroz – Galvao, con un porcentaje del 55.6% del monto citado, y la supervisión fue adjudicada a la Consorcio TIPSA – PCA – GMT por un costo del 17.7% respecto del total, los restantes \$us. 11.000.000 fueron destinados a la conclusión de la carretera Guaqui – Desaguadero, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁹⁹.

Cuadro N°22
COSTO TRAMO DESAGUADERO – RÍO SECO

ACTIVIDAD	ENTIDAD CONTRADA	COSTO (\$US.)	PORCENTAJE
Construcción	QUEIROZ-GALVAO	16.659.133,78	55.6%
Supervisión	TIPSA – PCA – GMT	2.319.460,42	7.7%
Financiamiento potencial	BID	11.000.000,00	36.7%
TOTAL		29.978.594,2	100%

Fuente: Servicio Nacional de Caminos.

Lo anterior implica que el costo total de inversión ejecutado y por ejecutarse para la realización del Corredor Bioceánico Oeste – Norte, asciende a los \$us. 514.938.594,2 en toda su magnitud, de los cuales solamente se han ejecutado el 5,82% y por ejecutarse el 94,18% .

4.6.2 BENEFICIOS DE APERTURA DEL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE NORTE

Los beneficios de la apertura del Corredor Bioceánico se enmarcan en los siguientes niveles generales:

- Económico,
- Social, y
- Geográfico

En lo económico, se convierte en uno de los elementos esenciales para la atracción de inversiones que permitan impulsar el desarrollo económico de Bolivia.¹⁰⁰

⁹⁹ Ministerio de Desarrollo Económico Et. Al. Ob. Cit. Pg. 10.

¹⁰⁰ Ministerio de Desarrollo Económico Et. Al. Ob. Cit. Pg. 2.

De acuerdo a lo estudiado en anteriores capítulos, uno de los sectores con mayor potencial a desarrollarse en la economía nacional es la promoción del etnoturismo y los servicios que dispone el departamento de La Paz, especialmente en la región andina, tomando en cuenta a las ruinas del Tiwanaku, Copacabana y otros de importancia.

Otro de los sectores más beneficiados será el transporte, mediante el cual se podrá disminuir el nivel de gastos de operación, minimizar el tiempo de cada viaje, haciendo a este sector más dinámico y eficiente en el servicio que se brinda.

En el sector productivo, precisamente en la región del altiplano no se espera mucho ya que las regiones subtropicales y tropicales del norte del departamento de La Paz ofrecen mayores potenciales de desarrollo por la gran diversidad de recursos naturales con los que cuentan, por lo cual se espera mayores perspectivas de la inserción de capitales especialmente en el agro de estas regiones.

En lo social, por la existencia de una lenta evolución de los indicadores de desarrollo humano en las zonas pobres, no solo se relaciona con deficiencia en materia educativa de cobertura educativa y de salud, sino con limitaciones alarmantes en la dotación de servicios básicos para la producción, se espera que por lo menos los poblados tránsito de los corredores se beneficiaran por la amplitud de los servicios que se otorgaran, tanto en Desaguadero y Guaquí.

En lo geográfico, la constitución del corredor bioceánico de integración se ha perfilado como un componente básico de la visión estratégica del país, debido a su ubicación geográfica en el centro del continente, con perspectivas de integración económica con los países vecinos y resto del mundo.

4.6.3. INCIDENCIA DE LA APERTURA DEL CORREDOR OESTE NORTE EN LOS SERVICIOS DE LAS REGIONES TRANSITO.

En este segmento determinamos la incidencia que tendrá la apertura del corredor Bioceánico Oeste - Norte en las regiones tránsito del altiplano del Departamento de La Paz, exclusivamente en los servicios más que en el sector productivo.

Para tal efecto se ha considerado el estudio de los pobladores de Desaguadero y Guaquí, como sujeto de estudio, realizado mediante un

De acuerdo a lo estudiado en anteriores capítulos, uno de los sectores con mayor potencial a desarrollarse en la economía nacional es la promoción del etnoturismo y los servicios que dispone el departamento de La Paz, especialmente en la región andina, tomando en cuenta a las ruinas del Tiwanaku, Copacabana y otros de importancia.

Otro de los sectores más beneficiados será el transporte, mediante el cual se podrá disminuir el nivel de gastos de operación, minimizar el tiempo de cada viaje, haciendo a este sector más dinámico y eficiente en el servicio que se brinda.

En el sector productivo, precisamente en la región del altiplano no se espera mucho ya que las regiones subtropicales y tropicales del norte del departamento de La Paz ofrecen mayores potenciales de desarrollo por la gran diversidad de recursos naturales con los que cuentan, por lo cual se espera mayores perspectivas de la inserción de capitales especialmente en el agro de estas regiones.

En lo social, por la existencia de una lenta evolución de los indicadores de desarrollo humano en las zonas pobres, no solo se relaciona con deficiencia en materia educativa de cobertura educativa y de salud, sino con limitaciones alarmantes en la dotación de servicios básicos para la producción, se espera que por lo menos los poblados tránsito de los corredores se beneficiaran por la amplitud de los servicios que se otorgaran, tanto en Desaguadero y Gualaquiza.

En lo geográfico, la constitución del corredor bioceánico de integración se ha perfilado como un componente básico de la visión estratégica del país, debido a su ubicación geográfica en el centro del continente, con perspectivas de integración económica con los países vecinos y resto del mundo.

4.6.3. INCIDENCIA DE LA APERTURA DEL CORREDOR OESTE NORTE EN LOS SERVICIOS DE LAS REGIONES TRANSITO.

En este segmento determinamos la incidencia que tendrá la apertura del corredor Bioceánico Oeste - Norte en las regiones tránsito del altiplano del Departamento de La Paz, exclusivamente en los servicios más que en el sector productivo.

Para tal efecto se ha considerado el estudio de los pobladores de Desaguadero y Gualaquiza, como sujeto de estudio, realizado mediante un

trabajo de campo en estos dos poblados.

4.6.3.1 SITUACIÓN ACTUAL DE LOS SERVICIOS EN DESAGUADERO Y GUAQUI

En una primera visión se estudia detenidamente la situación actual de la estructura de los servicios en los pobladores de Desaguadero y Guaqui.

A continuación se describe detalladamente las características acordes a los que se persigue en el presente segmento.

a) Desaguadero.

En el poblado de Desaguadero la estructura de los servicios se concentra especialmente en restaurantes, alojamientos, despachantes de aduana, bancos, comunicación, transporte entre otros de importancia.

Según el siguiente cuadro, en gran proporción existen más restaurantes con 25 centros que actualmente están en pleno funcionamiento, cuya atención es en su mayoría a viajeros que transitan por este poblado, con diferente calidad tanto en atención y el mismo tipo de servicio.

Con relación al número de Hoteles o Alojamientos, existen 6 de condiciones pequeñas, con un promedio de rango de camas de entre 10 a 30 camas por Hotel. En número se incremento en un 600% con relación 20 años atrás.

DESAGUADERO
TIPOS DE SERVICIO POR APERTURA DE FUNCIONAMIENTO

Años	Restaurantes	Alojamientos	Despachantes de Aduana	Banco	Comunicación	Transporte*	Otros**
1980	3	1				1	
1981	3	1				1	
1982	3	1				1	
1983	3	1				1	
1984	3	1				1	
1985	7	2				1	
1986	8	2				1	
1987	8	2				2	4
1988	8	2				2	4
1989	8	2				2	4
1990	13	2	1			2	4
1991	13	2	1			2	4
1992	13	2	1			2	4
1993	13	2	2			2	4
1994	15	3	2			2	4
1995	22	4	2			2	4
1996	23	4	3	1		2	5
1997	24	5	4	1		2	5
1998	25	5	6	2	1	2	6
1999	25	6	7	2	1	2	8
2000	25	6	7	2	1	2	8

Fuente: Honorable Alcaldía Municipal de Guaquí.

(*) Comprende asociaciones de transporte.

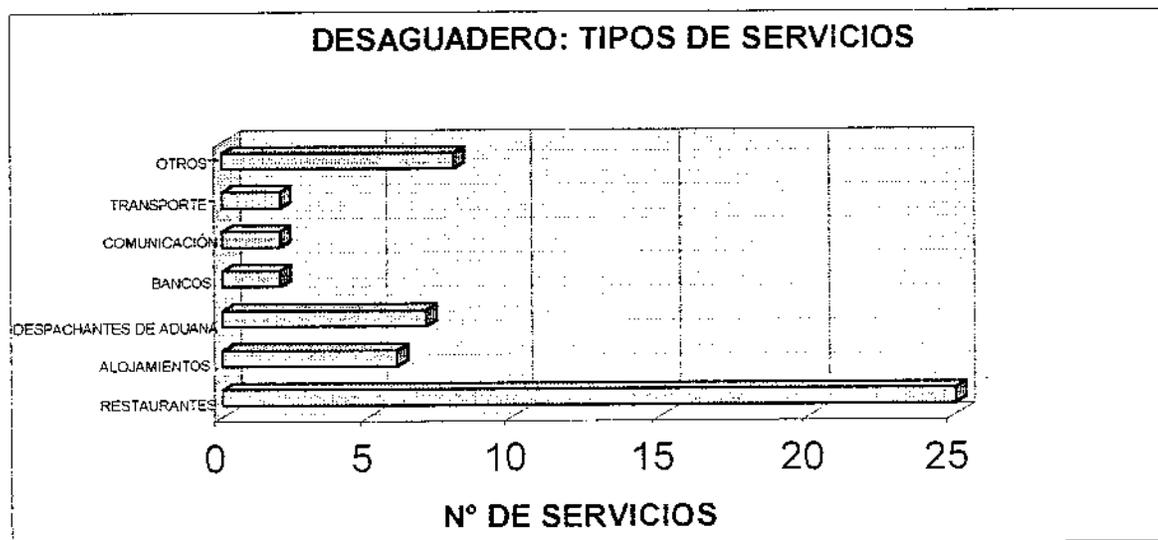
(**) Comprende a estación de servicio, talleres de mantenimiento y reparación mecánica.

Con respecto a los Despachante de Aduanas, éstas iniciaron actividades desde el año de 1990(solamente una), actualmente funcionan 7 entidades de estas características, 5 de ellas son agencias aduaneras, los restantes son verificadoras de comercio exterior con operaciones de certificación de importaciones y exportaciones mediante control de calidad, cantidad, precios y servicios de comercio exterior.

Las instituciones que brindan servicios financieros tienen una reciente apertura de actividades en esta región, SARTAWI institución dedicada a la otorgación de microcrédito está operando hace 4 años y el Banco Mercantil opera mediante una de sus agencias hace dos años atrás.

Con relación al sector transportista, existen estructuradas 1 Cooperativa de Transporte denominada "UNION INGAVI" y una Asociación de Transportes

"9 de Noviembre", cuyo funcionamiento data desde 20 a 13 años atrás, respectivamente; conjuntamente estas dos organizaciones cuentan entre 100 a 120 vehículos entre Buses y Minibuses, los cuales están en pleno funcionamiento todos los días, lo que significa un flujo de movi­lidades de la misma dimensión por día aproximadamente, sin tomar en cuenta el flujo de vehículos privados y de transporte pesado. (ver el siguiente gráfico).



Con relación a las telecomunicaciones "EN­TEL", ha incursionado con sus servicios hace dos años a Desaguadero, brindando todos los servicios de estas características.

En lo que se refiere a otro tipo de servicios, existe una estación de servicio de gasolina y diesel con cuatro bombas instaladas recientemente pasado, y los demás servicios son talleres de mecánica y llanterías que el año son de mucha utilidad a las movi­lidades de transporte que transitan por Desaguadero.

b) Guaqui.

Guaqui es un poblado pequeño con relación a Desaguadero cuya estructura de servicios en el pueblo es de las mismas dimensiones.

Según el siguiente cuadro, existen actualmente 6 restaurantes cuya apertura de los mismos es reciente, mientras que los hoteles o alojamientos son solamente 3 con un promedio de entre 12 a 16 camas.

GUAQUI
TIPOS DE SERVICIO POR APERTURA DE FUNCIONAMIENTO

Años	Restaurantes	Alojamientos	Despachantes		Comunicación	Transporte	Otros**
			De Aduana	Banco			
1980	1					1	
1981	1					1	
1982	1					1	
1983	1					1	
1984	1					1	
1985	1					1	
1986	1					1	
1987	1					1	
1988	2					1	
1989	2	1				1	
1990	2	1				1	
1991	2	1				1	
1992	3	1				1	
1993	3	1				1	
1994	3	1				1	1
1995	3	1	1			1	1
1996	4	1	1	1		1	1
1997	5	2	2	1		1	1
1998	6	3	2	1	1	1	2
1999	6	3	2	1	1	1	3
2000	6	3	2	1	1	1	3

Fuente: Honorable Alcaldía Municipal de Guaqui.

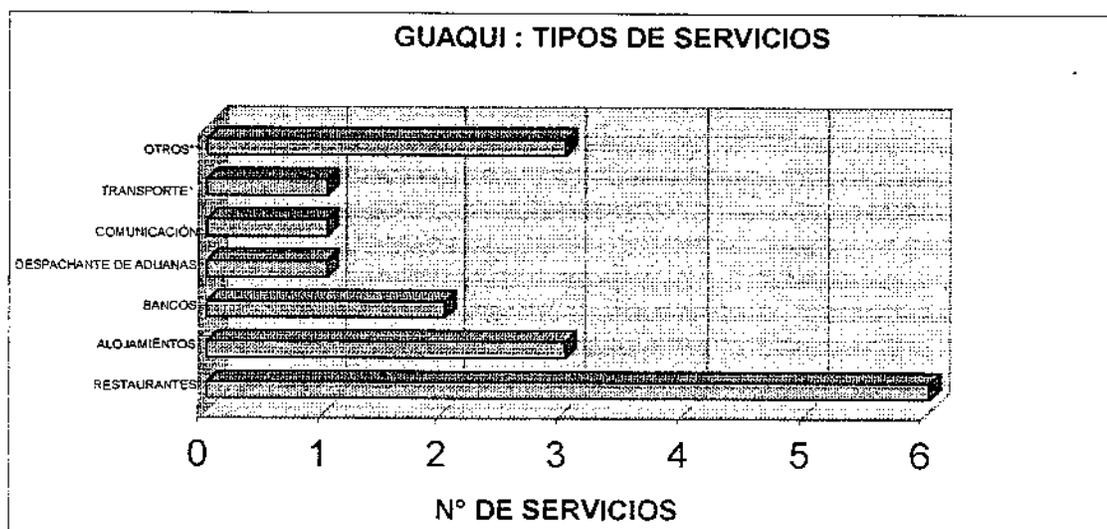
(*) Comprende asociaciones de transporte.

(**) Comprende a estación de servicio, talleres de mantenimiento y reparación mecánica.

Con relación a los Despachantes de Aduanas, existen dos organizaciones de estas características, una verificadora de comercio exterior y una agencia aduanera.

Con respecto a los servicios financieros existe solamente una institución financiera denominada SARTAWI, que funciona hace 4 años. Las telecomunicaciones vía ENTEL funciona hace dos años.

Mientras que los restantes servicios son una estación gasolinera y diesel, y talleres mecánicos y llanterías, cuyo funcionamiento es reciente.



Como se notará existe una gran diferencia de servicios en magnitud entre Desaguadero y Guaqui, los cuales se debe precisamente a que la primera es una poblado netamente fronterizo y el otro un poblado transito.

4.6.3.2 PROYECCIONES DEL IMPACTO EN SERVICIOS DE LAS REGIONES TRANSITO DEL CORREDOR OESTE-NORTE

Según el anterior acápite se ha determinado que las regiones de Desaguadero y Guaqui presentan una buena estructura de servicios, con una dinámica de crecimiento a lo largo de los últimos años, más que todo en éste sector con respecto al productivo.

Desaguadero presenta un mayor crecimiento con relación a Guaqui, esto se debe a que esta población es fronteriza, por lo tanto su movimiento económico se debe al flujo de comercio exterior.

Consecuentemente, la apertura del Corredor Oeste- Norte tuvo efectos positivos potenciales en el desarrollo de los dos poblados que e está tratando en la presente investigación, en especial en el sector servicio.

DESAGUADERO
TIPOS DE SERVICIO PRDYECTADOS

Años	Restaurantes	Alojamientos	Despachantes de Aduana	Banco	Comunicación	Transporte*	Otros**
2001	26	6	7	3	1	2	8
2002	26	6	8	3	1	2	8
2003	27	6	9	3	1	2	8
2004	28	6	9	3	1	3	8
2005	28	6	10	4	1	3	8
2006	29	7	11	4	1	3	8
2007	30	7	11	4	1	3	9
2008	31	7	11	5	1	3	9
2009	31	7	11	5	1	3	9
2010	32	8	11	5	1	3	10
TOTAL	32	8	11	5	1	3	10

Fuente: Honorable Alcaldía Municipal de Desaguadero

(*) Comprende asociaciones de transporte.

(**) Comprende a estación de servicio, talleres de mantenimiento y reparación mecánica.

Como se notara en el anterior cuadro, en una proyección de 10 años hasta el año 2010, en la población de Desaguadero, los restaurantes tendrán el crecimiento proporcional aceptable hasta llegar a 32 establecimientos de estas características, seguida de los alojamientos con 8 recintos, los despachantes de Aduanas a 11, mientras que los bancos se incrementaran a 5, comunicaciones se mantendrá, en transportes existe la posibilidad de organizarse otra asociación de estas características.

GUAQUI
TIPOS DE SERVICIO PROYECTADOS

Años	Restaurantes	Alojamientos	Despachantes de Aduana	Banco	Comunicación	Transporte*	Otros**
2001	6	3	2	1	1	1	3
2002	6	4	3	1	1	1	4
2003	6	4	3	1	1	1	4
2004	6	4	3	1	1	1	4
2005	7	4	3	1	1	1	5
2006	7	4	4	1	1	1	5
2007	7	5	4	1	1	1	6
2008	7	5	4	1	1	1	6
2009	8	5	4	1	1	1	6
2010	8	5	5	1	1	1	7
TOTAL	8	5	5	1	1	1	7

Fuente: Honorable Alcaldía Municipal de Guaqui.

(*) Comprende asociaciones de transporte.

(**) Comprende a estación de servicio, talleres de mantenimiento y reparación mecánica.

Con relación a la población de Guaqui las variaciones en los servicios en el futuro no son tan significativas, ya que en restaurantes se incrementarían aproximadamente a dos más, en la misma proporción en alojamientos, lo que si se incrementarían en tres son los despachantes de Aduanas, mientras que los bancos, transporte y comunicaciones se mantendrán, según el anterior cuadro.

4.6.3.3. PERSPECTIVAS DE LA CREACION DE TRANSPORTE INTERNACIONAL COMPETITIVO Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

El proyecto de la conexión interoceánica requiere de un esfuerzo suplementario de definición y conceptualización. Donde la noción de "Corredor de Servicios" debe ampliarse al concepto de Sector de Servicios de Transporte Internacional de Carga y Pasajeros internacionalmente competitivo. Esta precisión no es trascendente en la medida en que pasamos de un énfasis de servicios complementarios a los corredores interoceánicos, como estaciones de servicio, restaurantes a una visión sistemática de distribución y logística en el actual comercio internacional.

En efecto, la operación de los servicios interoceánicos no solo necesitara de caminos y puentes, sino la materialización de la ventaja competitiva esta se traducirá en la instalación de Terminales Interiores de Carga en los centros principales (Desaguadero y Guaqui), del corredor troncal, con alta tecnología y especialización, tanto en términos de equipo para el manejo de la carga como en soportes informáticos para el registro y control de carga. Del mismo modo las empresas directamente involucradas en servicios de transporte, así como en servicios relacionados, que tendrán que adoptar en la plataforma tecnológica más avanzada del transporte y distribución internacionales, convirtiéndose. En verdaderos operadores del transporte multimodal. En definitiva este esfuerzo de inversión solo será posible si existe la demanda suficiente, por lo cual la generación de economías de escala es de primordial importancia.

Con relación a las Terminales Interiores de Carga; por razones de eficiencia económica y operativa a provocado que los contenedores ya no se vacíen en los puertos, como era en la práctica tradicional, sino que prosigan viaje hasta su destino final (o localización muy cercana) sin ser abiertos, particularmente aquellos que llevan productos de exportación. Ahora bien, los Terminales Interiores de Carga o "Puertos Secos" desempeñan un papel clave en el proceso de acercar el contenedor al origen o destino de los bienes que

contienen. Pueden realizar una gran variedad de funciones que van desde el intercambio modal más sencillo hasta el conjunto más complejo de servicios integrados de transbordo, distribución, reparación de contenedores, control aduaneros almacenamiento y distribución de bienes. Además de los servicios tradicionales de almacenamiento, en estos terminales se proceda a la concentración y desconcentración de lotes, con llenado y vaciado de contenedores, o al embalaje, rotulación, facturación que se disponga de servicios como reparaciones limpieza y alquiler de equipos de transporte; o de alojamiento y alimentación de tripulantes. Puede también efectuarse servicios vinculados con importación y exportación de la carga tales como aduana e inspección sanitaria, lo que originaria oficinas gubernamentales dentro del terminal en cuestión.

Consecuentemente, la generación de un sector de servicios de transporte internacional que sea competitivo significa tener la capacidad de brindar servicios sofisticados con alta productividad de lo que en definitiva se deduce a disminuir los actuales altos costos de operación, sean estos monetarios, de tipo de tránsito o por pérdidas, daños y demoras.

Este esfuerzo empieza por la adopción, normas y reglas de intervención del Estado para fomentar la competencia entre los proveedores de servicios entre los diferentes modos de transporte y los operadores de servicios hasta la incorporación de modernas tecnologías para la administración, planificación y control del transporte internacional. En suma, la concretización de este corredor interoceánico se viabilizará a través de la incorporación de los mejores recursos humanos del país

Tiene que quedar establecido que el potencial del corredor no se reduce a más chatarra de segunda mano en nuestros caminos, y a más camioneros o mecánicos en las rutas. El verdadero desafío de los corredores interoceánicos es crear un sector empresarial altamente calificado dedicado a la construcción de un eficiente sector de provisión de Servicios de Transporte Internacional.

CONCLUSIONES

A continuación se detallan las principales conclusiones generales a las que se llegaron en el presente estudio, que por cuestión metodológica se precisan de acuerdo a los objetivos específicos:

1. SITUACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DEL TRAMO ALTIPLÁNICO DEL CORREDOR OESTE-NORTE CON LAS REGIONES TRÁNSITO

El tramo altiplánico del corredor oeste-norte, zona de impacto económico y social de las regiones tránsito se ubican principalmente en los poblados de Desaguadero y Guaqui, como secciones municipales de la provincia Ingavi del departamento de La Paz.

En cuanto a los servicios básicos ambas poblaciones, es muy deficiente: la población de Guaqui cuenta con servicio de agua potable, alcantarilla, energía eléctrica y alumbrado público en menor proporción respecto de Desaguadero que tiene mayores posibilidades de tales servicios, por ser un lugar fronterizo con al República del Perú.

Ambas poblaciones no tienen un sistema de alcantarillado ni de recojo de basura, mucho menos drenaje fluvial.

En lo que respecta a la educación, en ambos lugares del altiplano boliviano en estudio, la educación está más ligada a la educación primaria. Todas las escuelas existentes en el ámbito fiscal.

Según el censo de 1992, en esta zona se presentan altos niveles de pobreza, Guaqui tiene mayores valores de pobreza respecto de la población de Desaguadero, teniendo en cuenta el Cuadro N° 5 de la página 75.

Económicamente, Desaguadero tiene mejores posibilidades que Guaqui, por existir una zona franca para el desarrollo del comercio entre Bolivia y Perú. Desaguadero es una de las principales vías de entrada y de salida de mercancías hacia el Perú, y de manera indirecta a la Cuenca de Pacífico, (mercado potencial de nuestras exportaciones agropecuarias del oriente; y de la gran frontera agrícola de los estados brasileños limítrofes con nuestro territorio.) Por esta consideración que presenta Desaguadero se convierte en una zona con potencial económico y social de la región altiplánica estudiada.

2. CONVENIOS INTERNACIONALES ENTRE BOLIVIA Y PERU: VENTAJAS ECONÓMICAS DEL TRAMO ALTIPLÁNICO DEL CORREDOR OESTE-NORTE CON LAS REGIONES TRÁNSITO

Las ventajas son positivas de acuerdo a los Convenios boliviano-peruano: desde con el convenio marco firmado en 1992. Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración, en ese contexto se firmaron acuerdos muy importantes como la Zona Franca de Ilo, los convenios para promover el transporte Internacional Terrestre entre Bolivia y Perú; y otros relacionados con las Comunicaciones, y el Transporte Ferroviario entre las dos Repúblicas.

Con esa base legal, nacen los “Convenios de Ilo” que tienen claramente definidos dos objetivos estratégicos el desarrollo y la promoción de la región, y facilitar las opresiones portuarias, comerciales e industriales a Bolivia.

Es evidente que esa doble finalidad estratégica beneficie a ambos países. Sin duda, se debe visualizar como una forma de promocionar inversiones en una zona económicamente deprimida, otorgando facilidades a Bolivia. Generando un impacto económico, en la región estudiada, mejorando la infraestructura caminera, de transporte, de servicios y otros, produciendo un crecimiento y desarrollo económico de la región.

Por otra parte, se suscribió con el Perú acuerdos comerciales para el establecimiento de una Zona de Libre Comercio que implicó levantar barreras arancelarias entre ambos países. Un acuerdo de Zona de Libre Comercio firmado en 1995 con vigencia indefinida. Los productos favorecidos con al exención arancelaria son casi todos en su totalidad, con la excepción del aceite comestible refinado de soja, girasol y demás grasas.

Se presenta un incremento del comercio boliviano-peruano desde 1990 a 1997 según los cuadros 6 al 9 de las páginas 78-80. Lo que redundo en un incremento favorable debido principalmente a la frecuencia constante de su realización.

LO QUE SE EXPORTA AL PERÚ, principalmente se origina del sector oriental del país: soja, azúcar de caña o remolacha, derivados de soja como el aceite y la harina, cueros tratados. Por otro lado, también salen al Perú minerales como la plata y el zinc concentrado.

Las poblaciones beneficiadas con la apertura del corredor Oeste-Norte son las poblaciones tránsito como Desaguadero y Guaqui principalmente. Desaguadero se constituye en potencial beneficiario con la apertura de este corredor por está inmerso en la Zona de Libre Comercio establecido en el tratado con la República del Perú.

3. CARACTERÍSTICAS POTENCIALES DEL CORREDOR OESTE-NORTE

Partiendo del análisis de los resultados obtenidos en los modelos, llegamos a las siguientes consideraciones: lo más importante para la comercialización de productos hasta los centros de consumo final o intermedios, es una infraestructura caminera adecuada; por consiguiente es importante concluir en el menor tiempo posible el tramo carretero Ilo-Desaguadero-La Paz, para que este factor sea mas viable para el transporte de productos no solamente de origen del departamento de La Paz sino también de todo el país, principalmente de la zona oriental, a nivel internacional.

Habiéndose demostrado que los productos de mayor demanda de exportación al Perú, son los productos de la región oriental del país productos como: soja, azúcar de caña y remolacha, algodón, y otros, determina que exista un mayor potencial, tanto en tierras de cultivo como condiciones para su cultivo en los departamentos norte de La Paz, Beni, Pando.

Este corredor tiene para Bolivia una gran importancia, a través del se consolidara, la integración departamental, nacional, vinculando zonas atrasadas y olvidadas de los departamentos antes mencionados, con mercados importantes, mejorando las condiciones de vida en estas regiones, tanto en lo económico como en lo social.

Por otro lado, este corredor permitiría la exportación de productos agrícolas principalmente, a precios competitivos, aun que, es claro, la producción de exportación boliviana seria marginal frente a la mercadería de tránsito.

Una característica potencial de este ducto, es la utilización por parte del Brasil, este dejaría considerables remanentes, por servicios prestados; aquí radica la importancia de la implementación del Corredor Oeste-Norte que conecta el noreste del país con la vecino república.

En este contexto surge la importancia que adquiere el Brasil y la necesidad de su vinculación con la Cuenca del Pacífico.

4. EL PUERTO DE ILO, PUERTO DE DESTINO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO OESTE-NORTE, COMO FUENTE DE COMERCIO EXTERIOR PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL ALTIPLANO BOLIVIANO

Para una mejor presentación de las conclusiones acerca de este punto, se debe partir de los modelos realizados, a partir de sus conclusiones parciales abordadas, de la siguiente manera:

De acuerdo a la incidencia de las relaciones comerciales boliviano-peruanas en el PIB del departamento de La Paz, las variables que tienen mayor relevancia son las exportaciones e importaciones desde y con el Perú. Debido al crecimiento constante experimentado en el período de 1990-1997, manteniéndose una balanza comercial favorable a Bolivia.

La idea de las ventajas que traería en la producción de la región del Departamento de La Paz, con el Proyecto Ilo, no tiene relevancia.

La infraestructura caminera y las vías de contacto marítimo con mercados internacionales como la Cuenca del Pacífico, es condición importante pero no suficiente, ya que existen otros factores que inciden en la producción como la comercialización bilateral. Por el contrario el funcionamiento del Proyecto Ilo facilitará la conexión con tales mercados internacionales.

Para que se establezca la incidencia del corredor en estudio es muy importante que se materialice la infraestructura caminera y vías de comunicación.

El puerto de Ilo en un futuro próximo es un punto importante para las exportaciones de los productos del país, convirtiéndose en un puerto de destino para el Corredor Oeste-Norte, siempre y cuando mejoremos la infraestructura vial, posibilitando la consolidación de los Corredores Bioceánicos de Exportación

Con relación a la región tránsito del altiplano se verificó que el mayor potencial de desarrollo es el turismo y los servicios en los poblados estudiados,

en lo productivo ofrecen mayores potencialidades las regiones subtropicales y tropicales del norte de La Paz y Beni; estos resultados nos permiten aceptar la hipótesis planteada en la presente investigación que sostiene que: **"Con la apertura del puerto de Ilo se mejora la infraestructura vial nacional, posibilitando la consolidación del corredor bioceánico oeste-norte, como una alternativa de comercio exterior para el desarrollo económico boliviano, de manera especial para la región tránsito del altiplano"**.

5 PERSPECTIVAS DE LA CREACION DE DE SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL COMPETITIVO Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.

El potencial del corredor Oeste–Norte es de semejante magnitud que en ningún momento se lo debe reducir a la facilitación de tránsito de la soja brasileña hacia los mercados de la Cuenca del Pacífico. **En consecuencia, la carga de graneles tendrá que ser solo el detonante para el desarrollo del Corredor Interoceánico, pero en ningún momento convertir en la meta principal.** El verdadero objetivo de mediano y largo plazo es la inserción de un sector empresarial, altamente calificado, dedicado a la construcción de un eficiente sector de provisión de servicio de transporte internacional.

RECOMENDACIONES

1. Para mejorar las condiciones de extrema pobreza de las poblaciones tránsito del corredor oeste-norte, el apoyo gubernamental es muy importante, de acuerdo a su voluntad política para orientar esfuerzos económicos-financieros para mejorar la infraestructura de caminos, vías de comunicación y de servicios básicos, que contribuya a que la población tenga las posibilidades de una mejor participación en las actividades inherentes al fenómeno económico y social que tiene por efecto los corredores bioceánicos.
2. La firma de los Convenios con la República del Perú no son suficientes, es necesaria su implementación a través de la culminación de los trabajos de integración física que posibilitará el cumplimiento de las conclusiones arribadas en el presente estudio.
3. El Estado y el sector privado deberán tener una articulación óptima entre la construcción y mantenimiento de la infraestructura estos estrechamente relacionados con a acción estatal, y un segundo componente casi exclusivamente del sector privado, como es la provisión de servicios.
4. El Estado deberá adoptar normas y reglas de intervención para fomentar la competencia entre los proveedores de servicios, con la incorporación de modernas tecnologías de información para la administración, planificación y control del Transporte Internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- ALIAGA PALMA, Gustavo A. Director del Proyecto "Coordinadora Nacional del Proyecto Ilo". Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia.
- ADELMAN, Irma. 1964. "Teoría del Desarrollo Económico". México. Edit. Fondo de Cultura Económica.
- BANCO CENTRAL DE BOLIVIA, BCB. Boletín Externo N°18, Diciembre de 1997. La Paz – Bolivia
- CALDERWOOD, James y HAROLD, Bienvenu. 1964. "Desarrollo Económico. (La Experiencia Norteamericana)". Buenos Aires. Edit. Habbo-Sudamericana.
- DE LA PIEDRA F., Juan M. 1992. "Bolivia Mar: Zofri-ilo". Lima. Haruki Abe Producciones.
- "EI DIARIO". La Paz - Bolivia. Domingo 11 de octubre de 1998
- FRIEDMAN, Milton y Rose. 1980. "Libertad de Elegir". Nueva York. Ed. Harcourt Brace Jovanovich.
- GUTMAN, Peter M. 1966. "Crecimiento Económico". Traducción Castaño, Alonso. México. UTEHA.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, INE. Anuario Estadístico 1997.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Censo de 1992.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, Departamento de Comercio Exterior.
- IBC-CADEX. 1993. "Bolivia en el contexto de la Integración Latinoamericana". Bolivia. Edit. Sirena S.R.L.
- JAGUARIBE, Helio. 1969. "Desarrollo Económico y Desarrollo Político". Edit. Universitaria. Buenos Aires Argentina.
- KINDLEBERGER, Charles. 1966. "Desarrollo Económico". Madrid. Edit. Castilla.

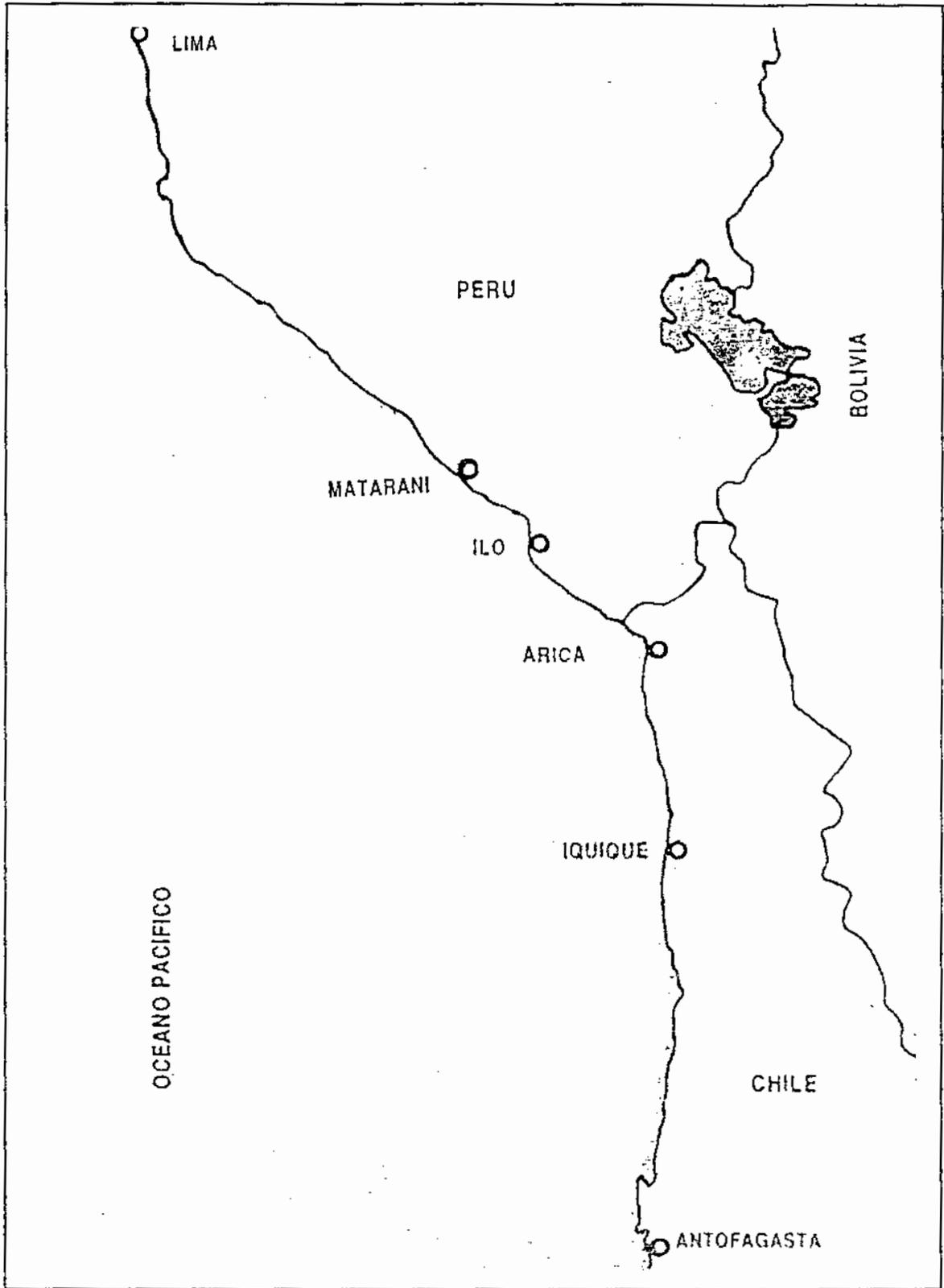
- LA RAZÓN". La Paz – Bolivia. Domingo 9 de agosto de 1998
- LA RAZÓN". La Paz – Bolivia. Domingo 26 de julio de 1998
- MINISTERIO DE DESARROLLO ECONÓMICO. Secretaría de Industria y Comercio. "Bolivia Una Visión para Invertir", La Paz Bolivia.
- Ministerio de Desarrollo Económico - Viceministerio de Transporte y Comunicaciones y Aeronáutica Civil – Servicio Nacional de Caminos. Hacia una visión estratégica la infraestructura vial, la política de caminos, Corredores de Integración, Programa Nacional de Mantenimiento Rutinario, Resultados de Inspección. La Paz, 1998.
- Mapa de los Recursos Naturales y Económicos del Departamento de La Paz. Producciones CIMA. La Paz – Bolivia
- NUEVA ECONOMÍA. La Paz, 7 de Octubre de 1997. Nro 196.
- PEGUERO, Arturo. 1987. "Perfil de Proyecto para el Desarrollo de la Zona Franca Industrial de Bolivia". Organización de las Naciones para el Desarrollo Industrial. Programa Naciones Unidas para el Desarrollo. ONU.
- RIVERO, Ernesto. Econometría, La Paz Bolivia
- SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS. Corredores de Integración. Departamento de Planificación. La Paz Junio de 1998.
- SALVATORE, Dominick. DOWLING, Edward T. 1979. "Desarrollo Económico". Edit. McGraw-Hill. México.
- SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS. 1996. "Corredores de Exportación". La Paz-Bolivia. Departamento de Planificación.
- SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS. 1994. "Taller de Transporte en Bolivia". La Paz-Bolivia. SubSector Carreteras.
- UCULMANA SUÁREZ, Peter. 1994. "Comercio Internacional y Exportaciones de Bolivia". La Paz. Auspiciado por el Banco de Crédito de Bolivia. Edit. Cia. Norte Sur Ltda.

- UGO PAPI, Giuseppe. 1974. "Lugar de la Agricultura en un Crecimiento Equilibrado". Citado en Robinson E.A.G. "Problemas del Desarrollo Económico". Barcelona. Edit. Ariel.

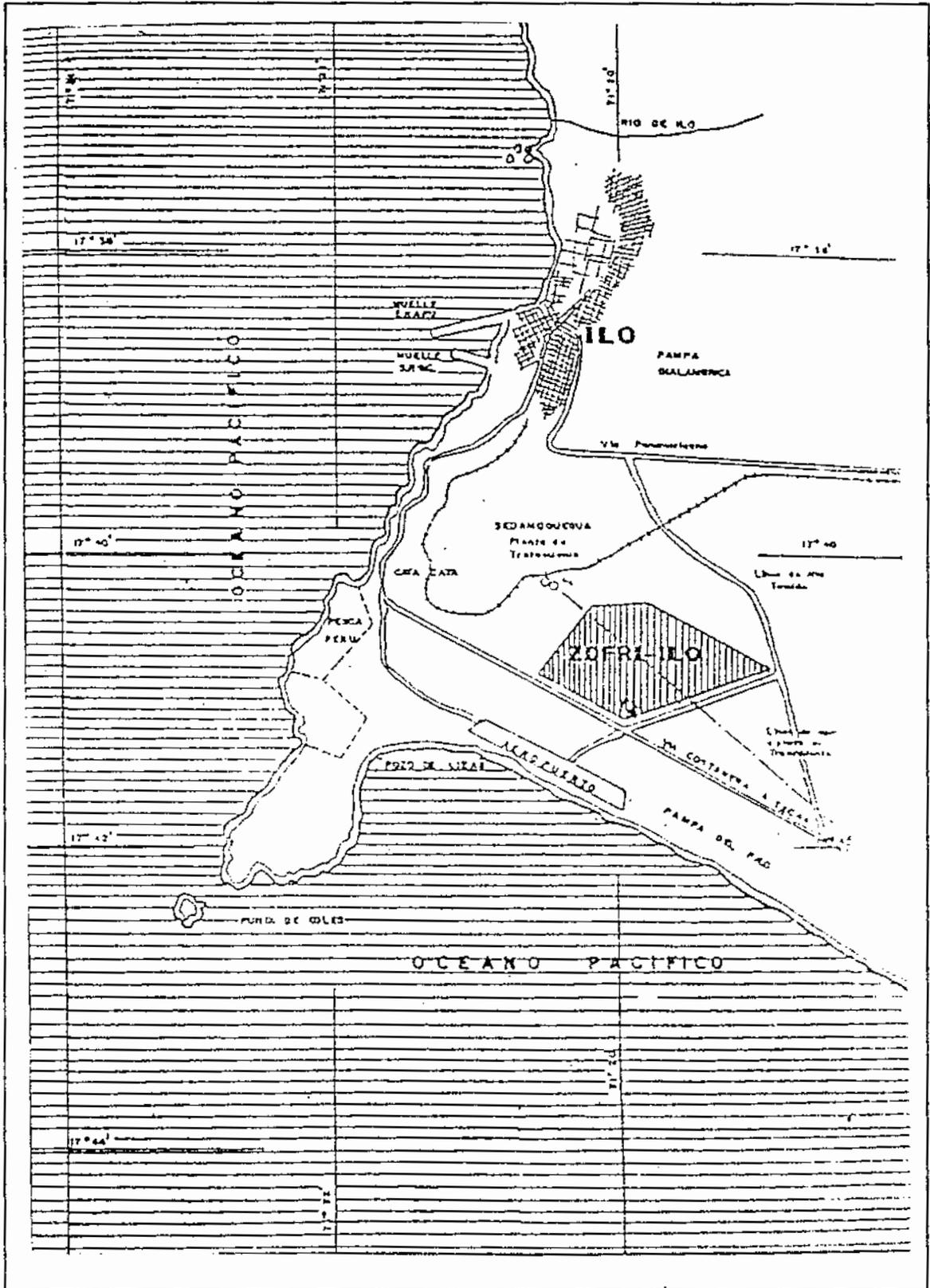
- VALENCIA – CASAS. Contrabando e Informalidad en la economía Boliviana. Opiniones y Análisis. Fundación Hanss Seidel, FUNDEMOS, Cámara Nacional de Comercio. La Paz – Bolivia, Septiembre de 1998.

ANEXOS

ANEXO 1
PUERTO DE ILO

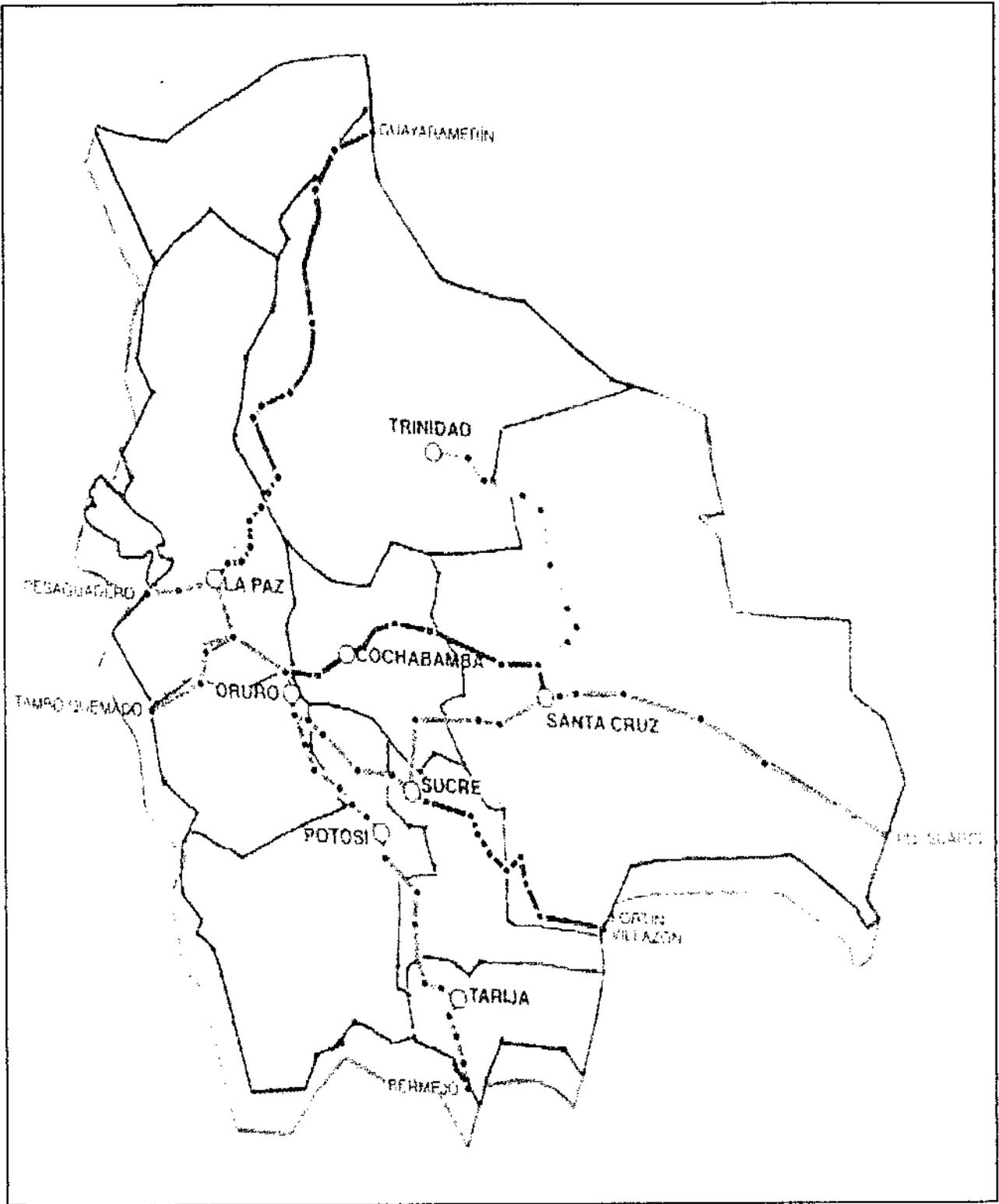


PUERTOS SOBRE EL PACÍFICO SUR

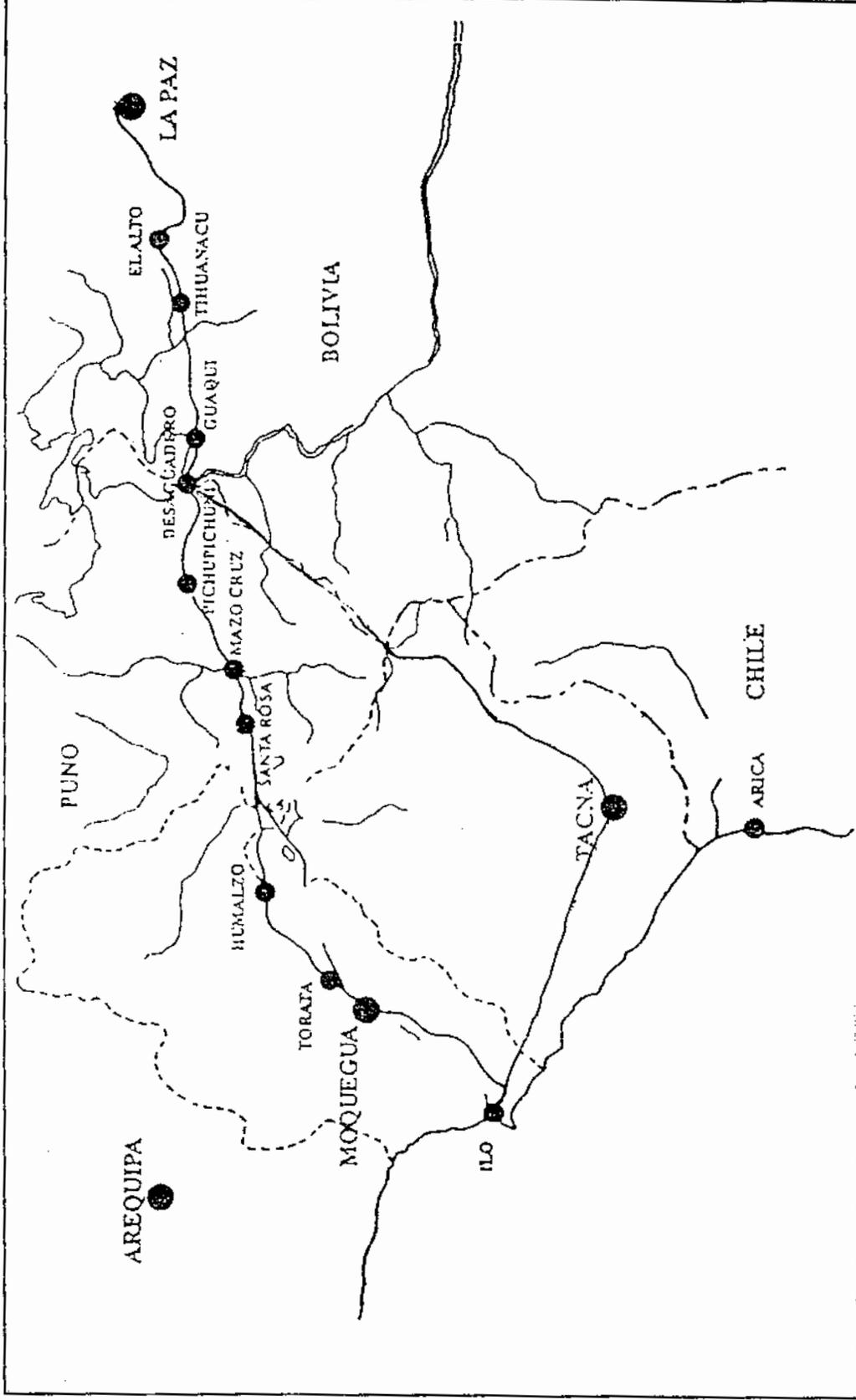


PLANO DE ZOFRI-ILO

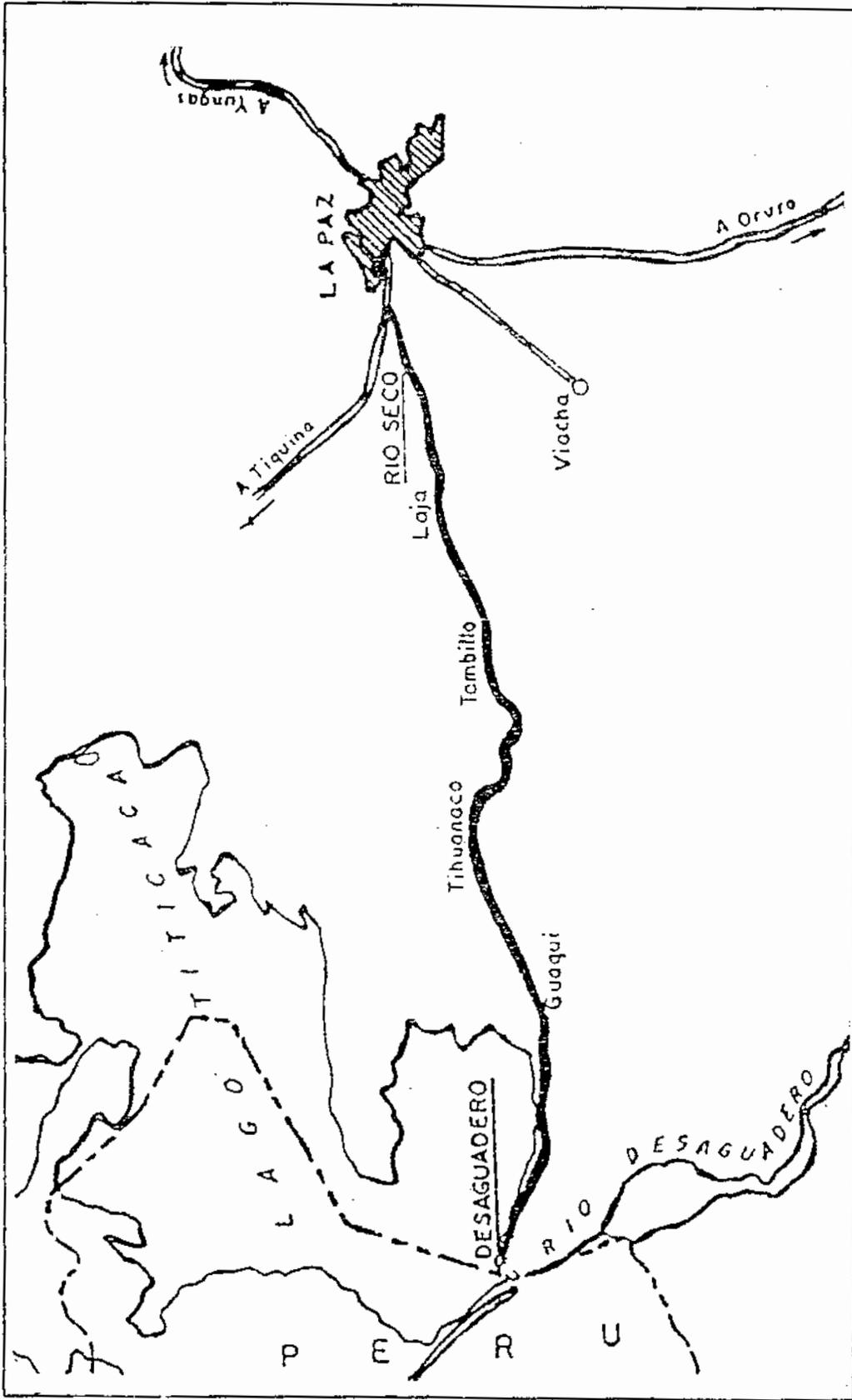
ANEXO 2
LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS



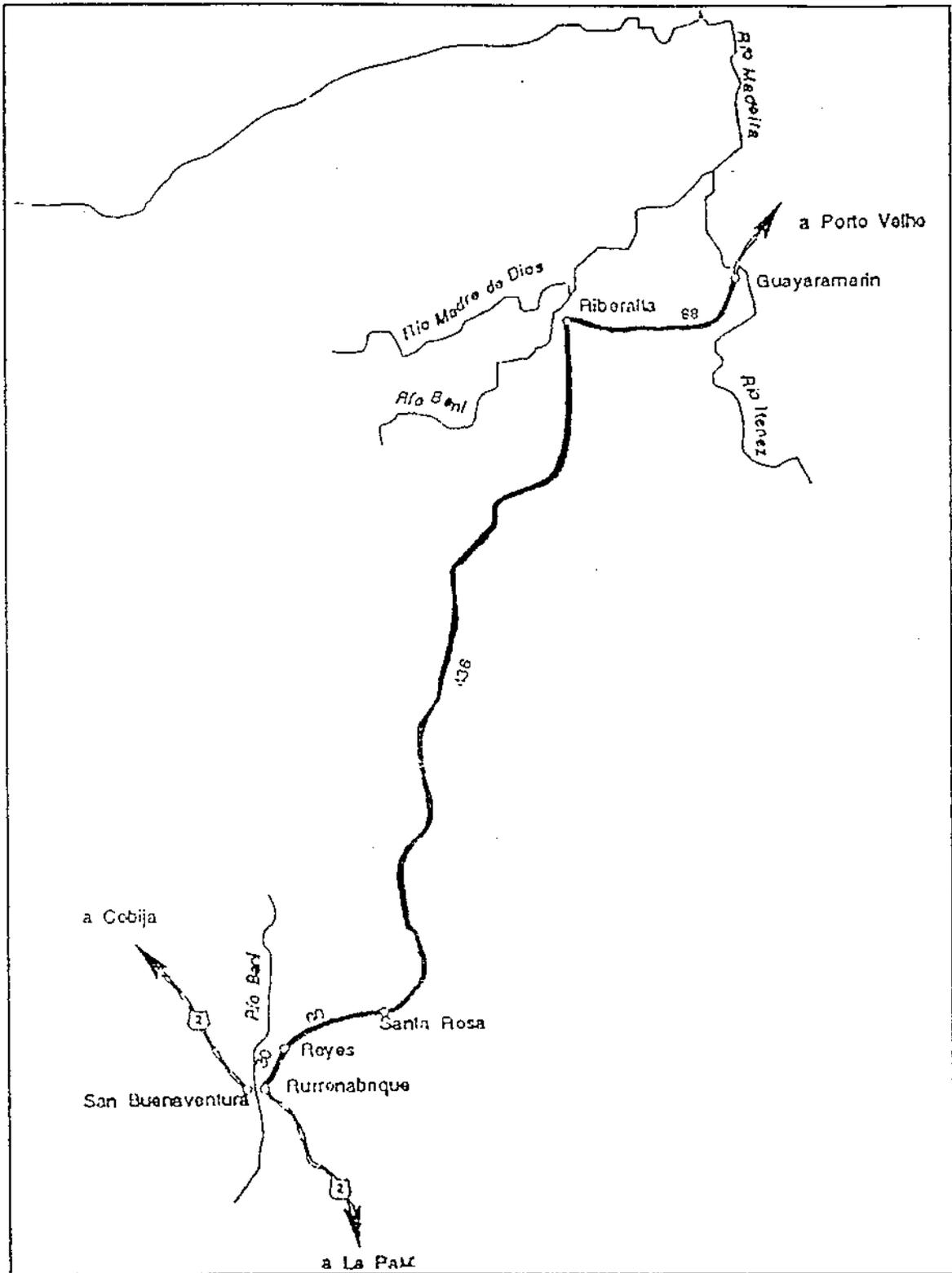
CORREDORES DE EXPORTACIÓN



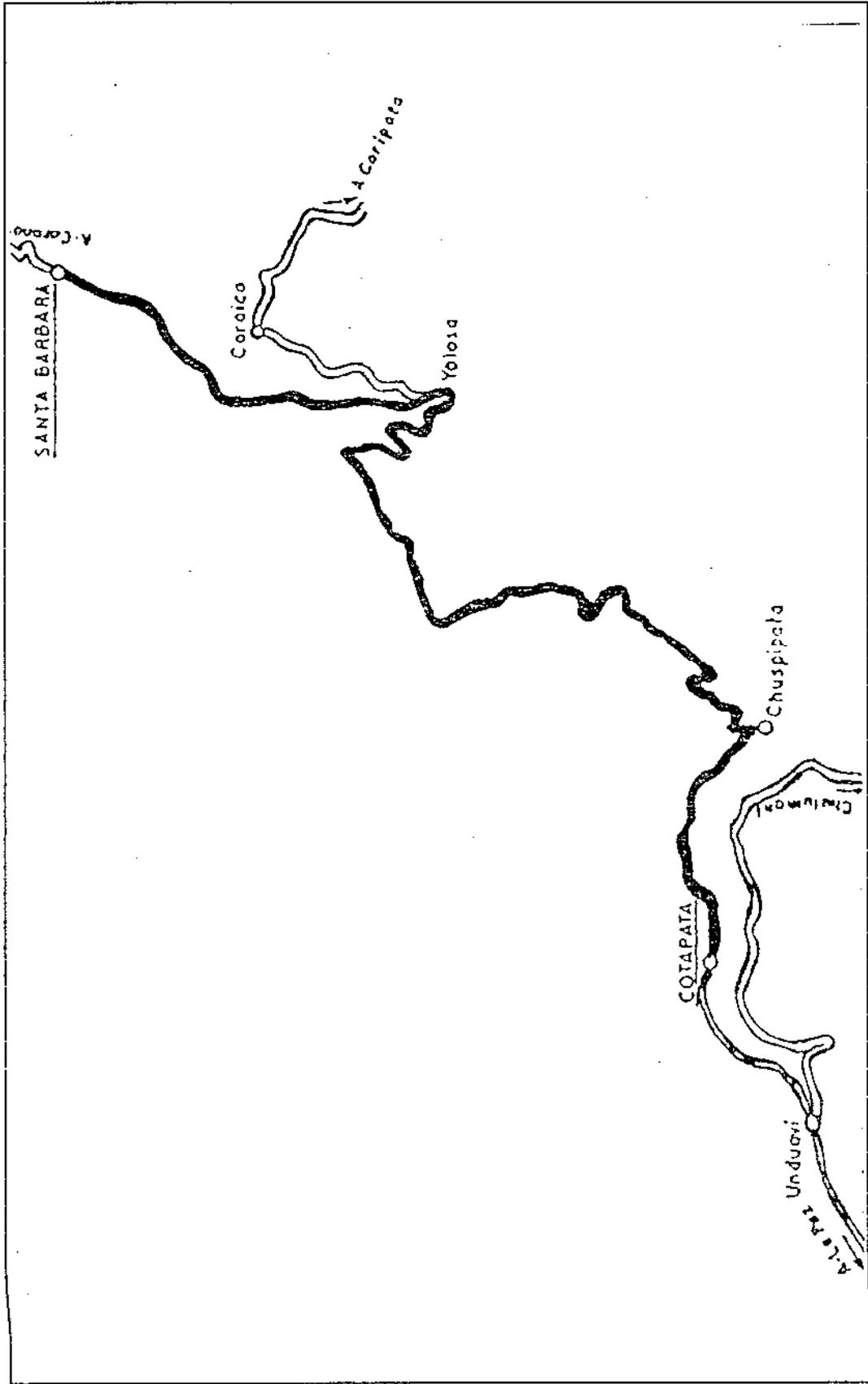
CARRETERA: LA PAZ-DESGUADERO-MAZOCRUZ-ILO



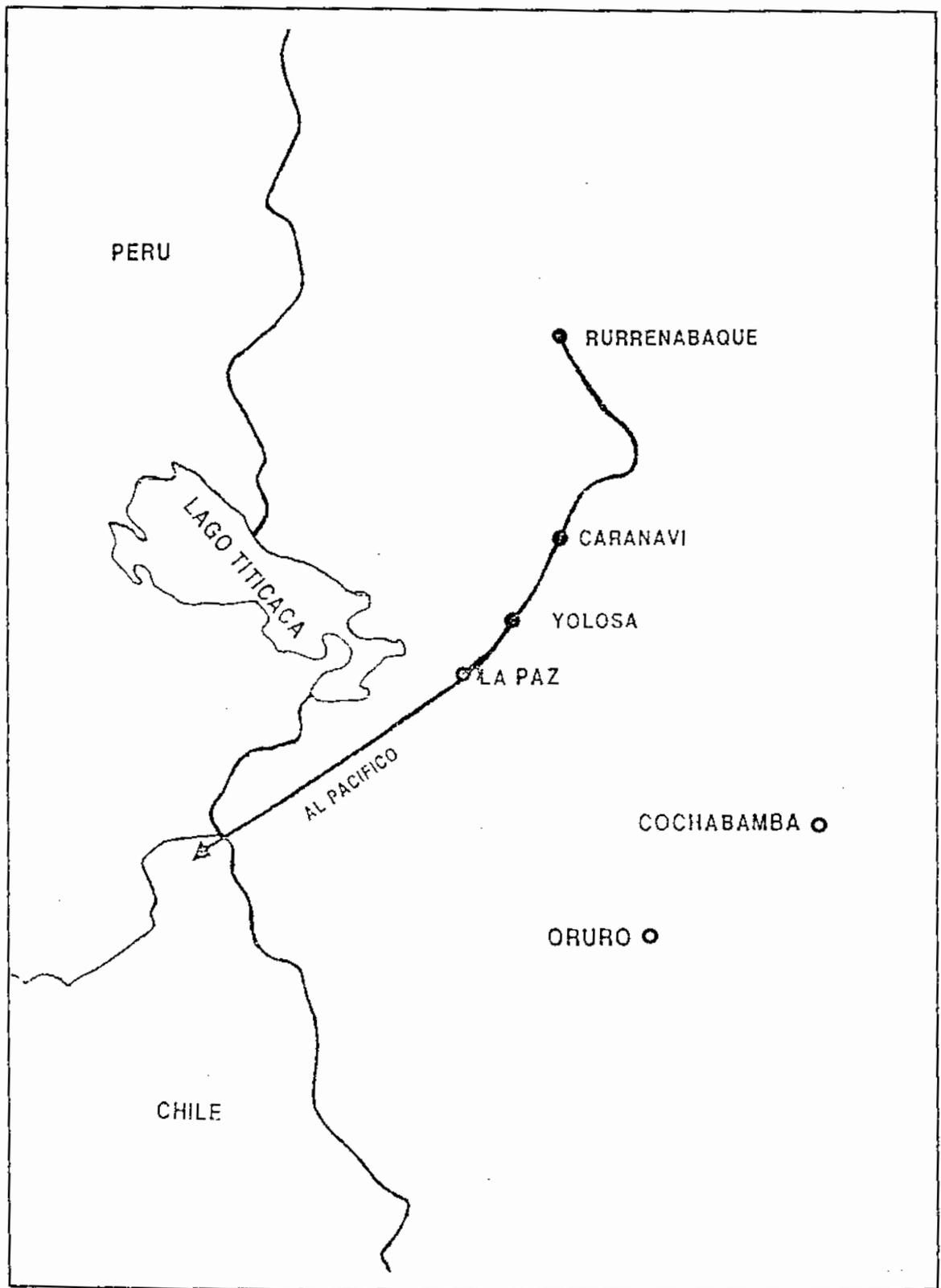
CARRERA: RÍO SECO-DESAGUADERO



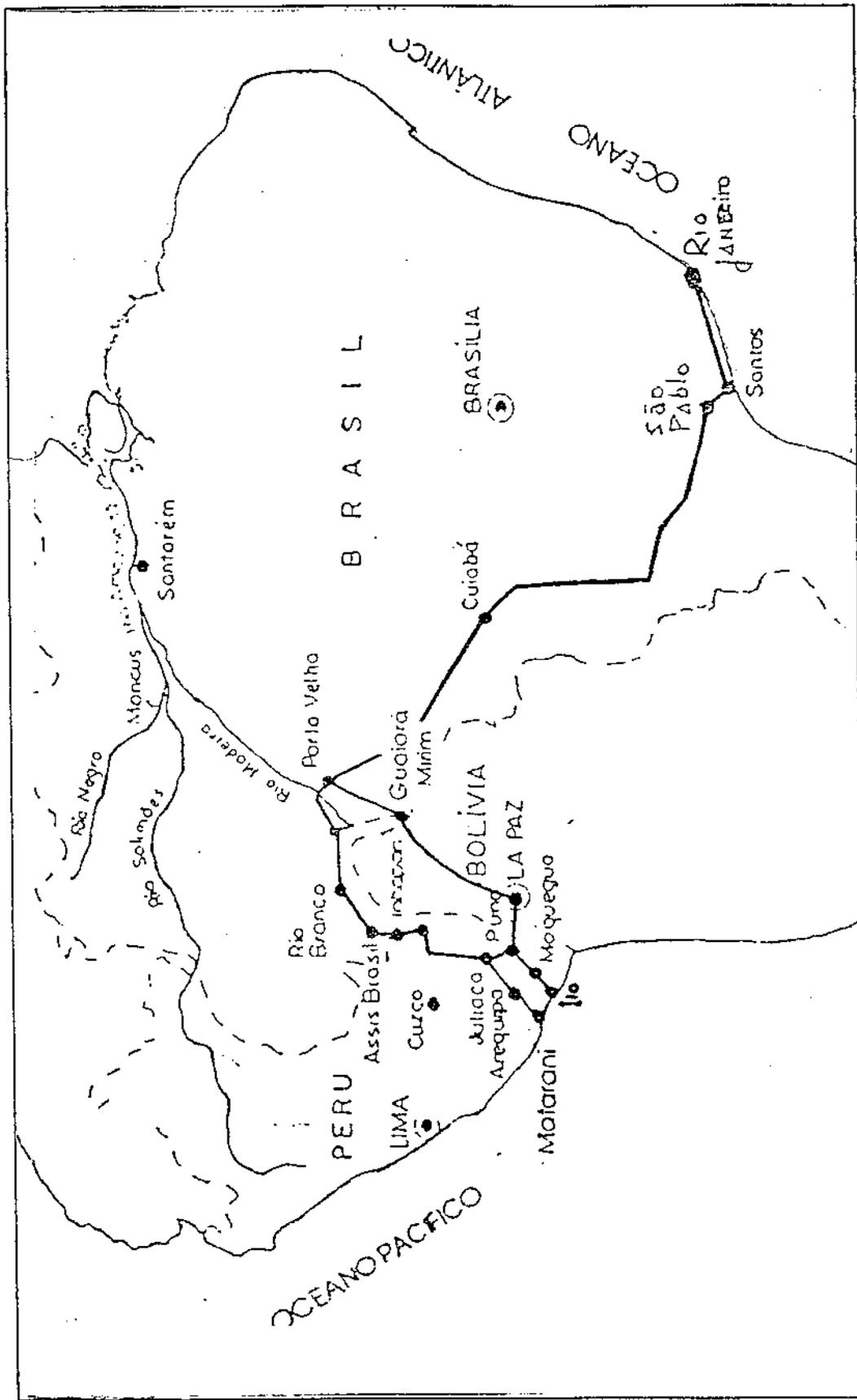
CARRETERA: GUAYARAMERÍN-RIBERALTA-RURRENABAQUE



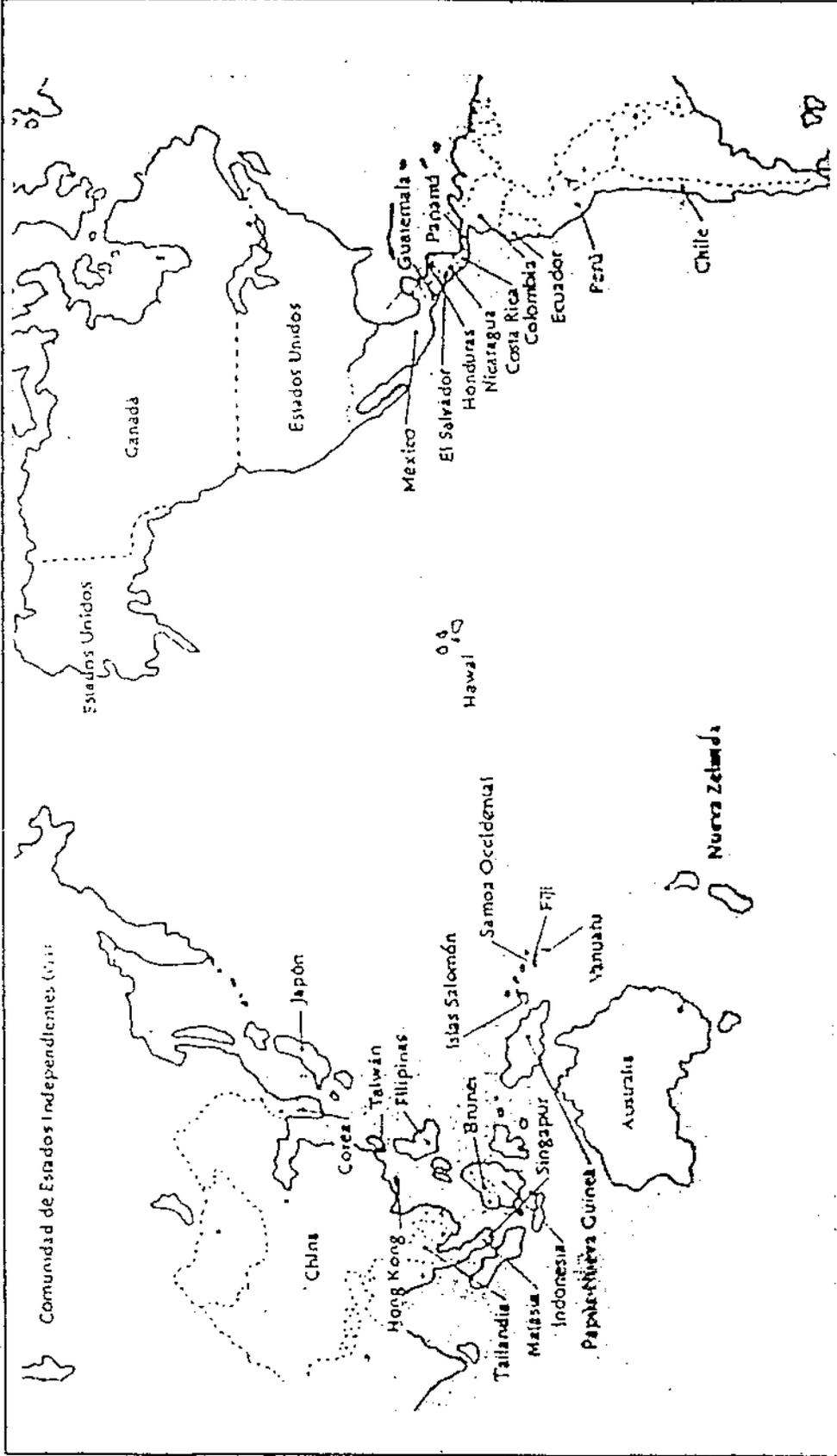
CARRETERA: COTAPATA-SANTA BARBARA



CARRETERA: RURRENABAQUE-LA PAZ-PACÍFICO

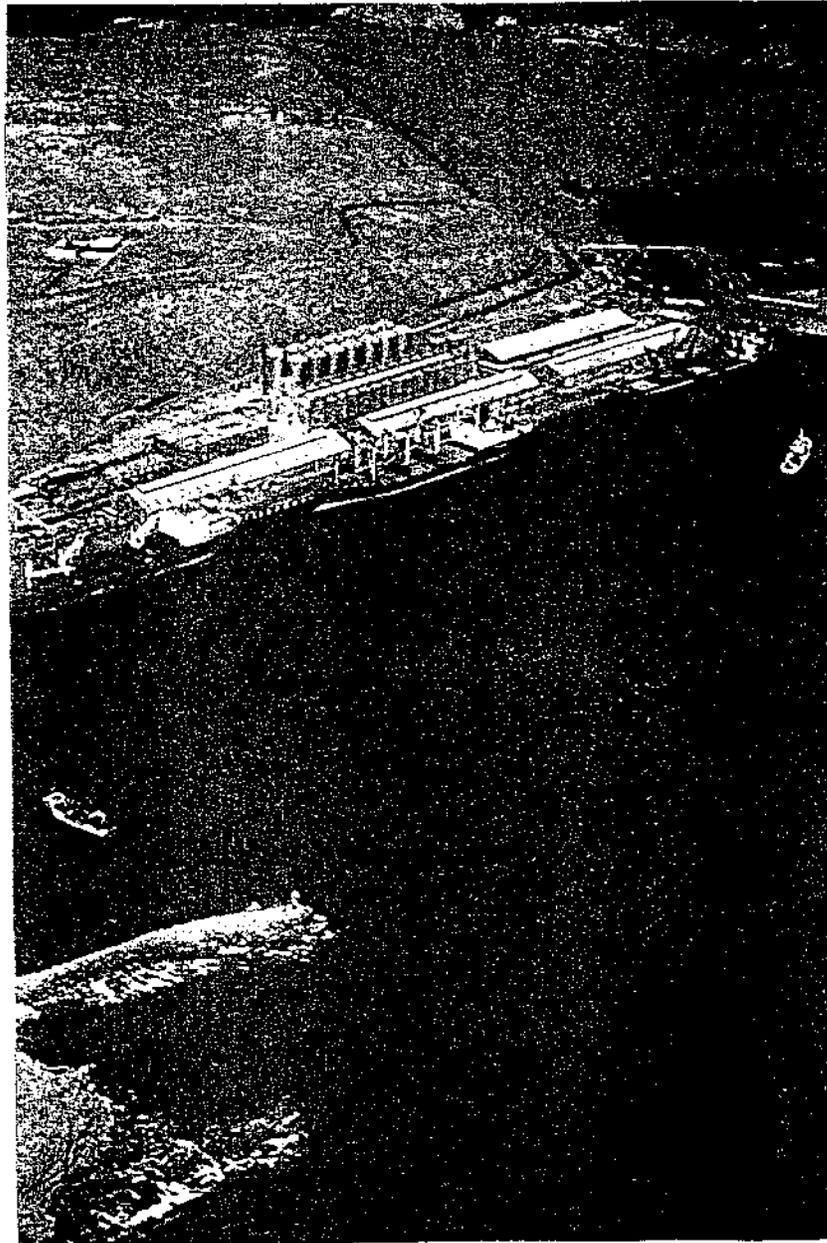


RUTA: OCEANO PACÍFICO-OCEANO ATLÂNTICO

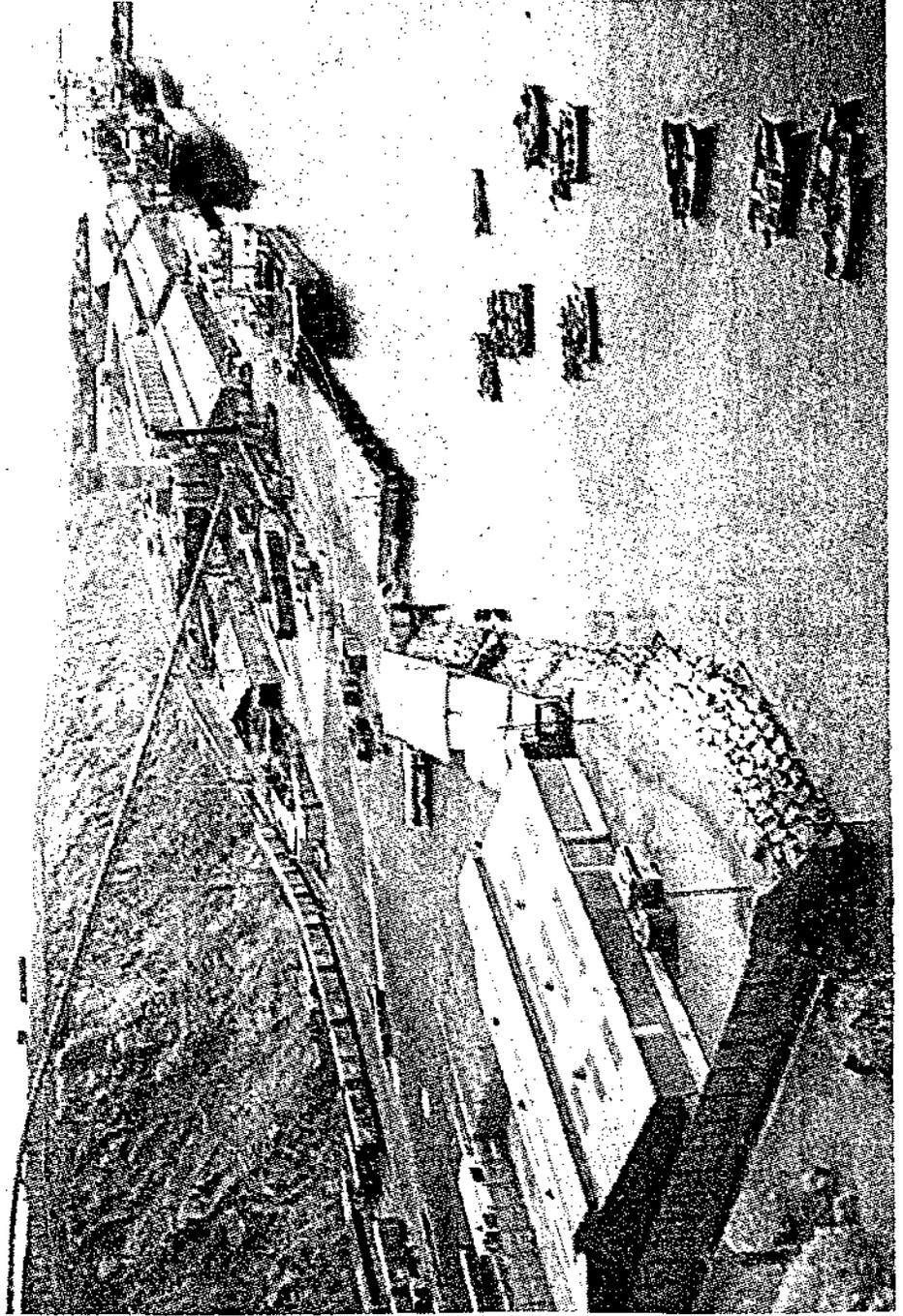


CUENCA DEL PACÍFICO

ANEXO 3



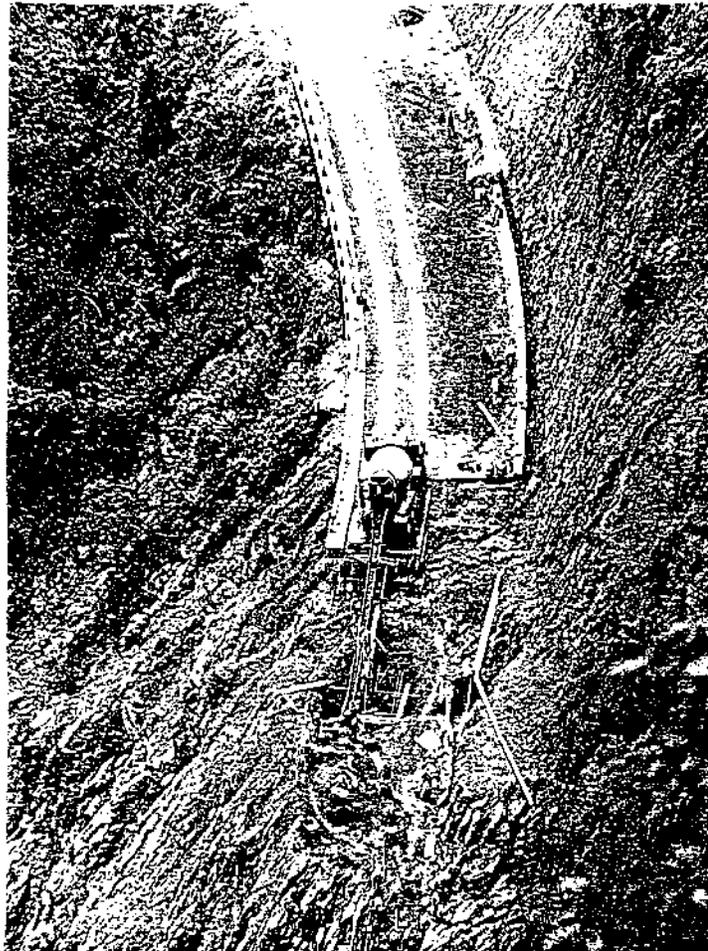
VISTA PANORAMICA DEL PUERTO DE ILO



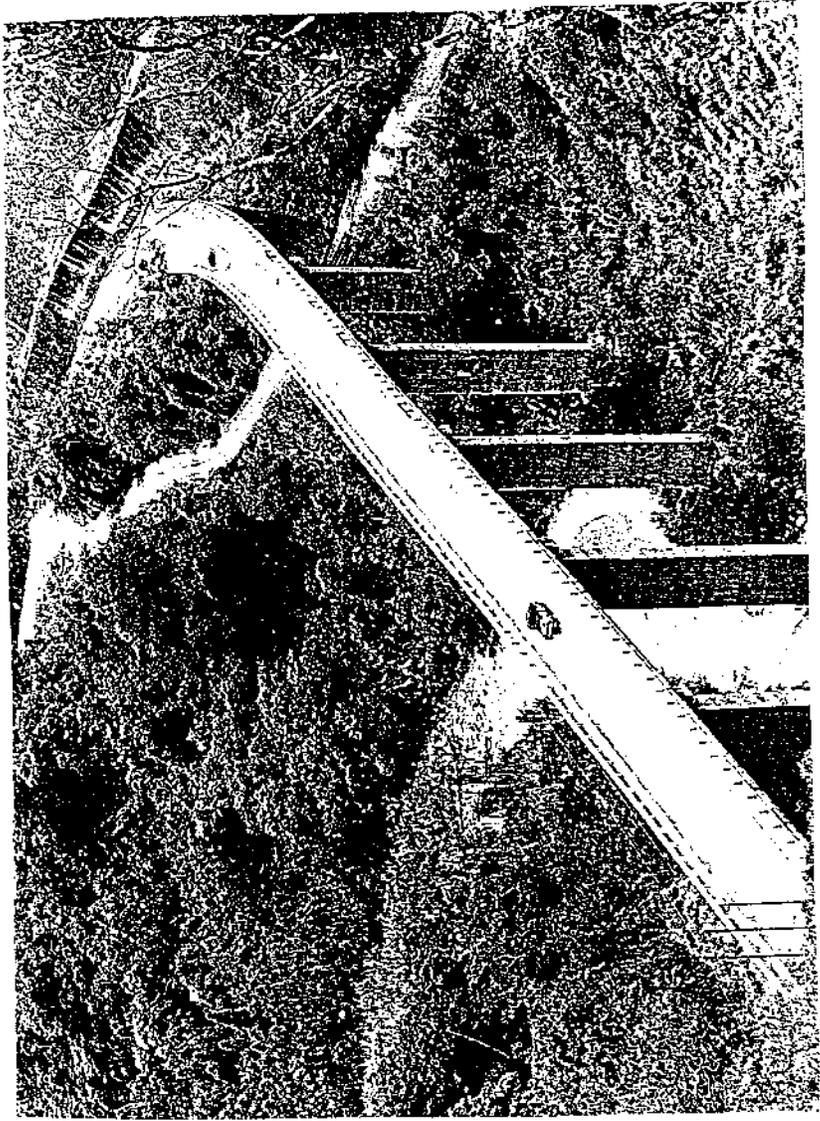
VISTA DEL PUERTO DE ILO



VISTA DE LA CARRETERA RIO SECO-DESAGUADERO



TRABAJOS DE LA CARRETERA COTAPATA-SANTA BARBARA



PUENTE, CARRETERA COTA PATA-SANTA BARBARA