



TESIS

PROYECCION ESTRATEGICA DE LOS COREDORES INTEROCEANICOS Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL

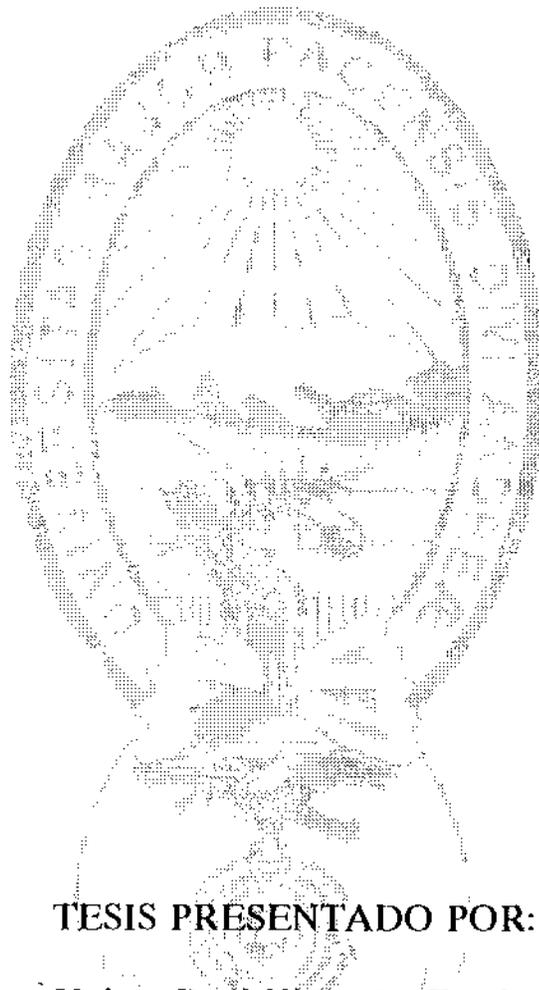


1999



TUTOR: DR. FELIPE TREDINNICK-
UNIV.: RAUL VISCARRA ESCOBAR

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CARRERA DE POLÍTICAS



TESIS PRESENTADO POR:

Univ. : Raúl Viscarra Escobar.

TUTOR: DR. Felipe Tredinnick.

1.999

DEDICATORIA

A quienes me enseñaron Amor
Para Jorge y Ercilia mis padres

Al Dr. Felipe Tredinnick,
por su apoyo desinteresado

A quienes me alentaron en los
momentos difíciles
Raúl y Jorge, mis hijos

A mis hermanos, por su interés
incondicional.

Gracias.

IDENTIFICACION DEL DISEÑO DE INVESTIGACION

1. DATOS GENERALES:

1.1 NOMBRE DEL TEMA: "PROYECCION ESTRATEGICA DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL".

1.2 NOMBRE DEL INVESTIGADOR: UNIV.: RAUL VISCARRA ESCOBAR

1.3 TIPO DE INVESTIGACION: TESIS DE GRADO

1.4 INSTITUCION: U.M.S.A.

1.5 JUSTIFICACION DE LA INVESTIGACION:

El presente proyecto tiene su origen en una reflexión sobre el papel que pueden jugar los corredores interoceánicos en los propósitos de inserción protagónica boliviana en el contexto internacional, este tema ha adquirido una especial relevancia durante los últimos años, observándose una profusión de opiniones de políticos, autores y de la prensa nacional.

Ahora bien, el tema por su amplitud y posibilidades, a generado una complejidad de problemáticas en cuanto a su instrumentalización y ejecución, instruyéndose la necesidad de la intervención del criterio de entidades especializadas que tienen que ver con aspectos internacionales, sin embargo en la practica, hasta el momento, solo se ha visualizado una iniciativa parcial que no permite percibir la verdadera dimensión del proyecto de conexión interoceánica en toda su magnitud, y será necesario identificar sus virtudes y defectos con mayor énfasis para que de esta manera pueda ser visible su verdadero rol en la construcción del futuro del país. Pero también, se percibe una ausencia de reflexiones académicas rigurosas ya que se da una fuerte inclinación hacia la especulación, especialmente en lo relativo a las proyecciones económicas del potencial de estos corredores interoceánicos, en este sentido, la presente investigación se propone contribuir a este necesario e impostergable



esfuerzo analítico, que se vuelve cada vez más indispensable para la definición de objetivos estratégicos y la identificación de acciones de política desarrollista que beneficie al país.

2. IDENTIFICACION Y EXPLICACION DEL TEMA:

167

2.1. FORMULACION TENTATIVA DEL TEMA DE INVESTIGACION.

"PROYECCION ESTRATEGICA PARA EL DESARROLLO Y SEGURIDAD DE BOLIVIA EN LOS CORREDORES INTEROCEANICOS"

2.2 EVALUACION DEL TEMA QUE SE INVESTIGA.

La forma como el gobierno ha encarado la participación de nuestro país, en el proyecto del corredor interoceánico que unirá el puerto brasileño de Santos en el Océano Atlántico, con los puertos del Océano Pacífico, Ilo en el Perú y Arica en Chile, conectado a su vez la hidrovía Paraguay Paraná y nuestro territorio, según las informaciones y artículos de los diversos medios de comunicación, permite visualizar solamente las consideraciones económicas y comerciales, dejando de lado aspectos relevantes como la Estrategia Política General y la Seguridad Nacional. Se sabe que ambos grupos de elementos interactuarán mediante variados fines y medios, por lo que urge la necesidad de contar con elementos que nos permitan tener una visión más real de los pormenores y tendencias de la ejecución de este acontecimiento.

Voces de alerta de algunos sectores de nuestro medio, entre ellos el militar, advierten que si este proyecto no es analizado también desde una perspectiva estratégica nacional, se corre el riesgo de generar conflictos reales en el futuro, debido a los intereses políticos, económicos y sociales que pondrán en juego las naciones que hagan uso del corredor indicado. Esta situación puede afectar irremediablemente a nuestra soberanía, cuya defensa desde el punto de vista militar es un deber insoslayable, y para cuyo efecto los valores políticos y económicos manejados por el gobierno actual, juegan un papel importante en relación con los valores de los demás países que de una u otra forma buscarán vincularse también con ambos océanos.

De la participación boliviana en tales proyectos, depende que los intereses económicos de Chile se vean afectados o beneficiados, debido a que por razones estrictamente económicas y ventajas en los servicios portuarios nuestro país, haciendo uso de las ventajas que otorga dicho corredor,

desviara por ejemplo, el tráfico de la carga nacional hacia los puertos peruanos de Ilo y Matarani, o definitivamente incidirá mas en el puerto chileno de Arica.

El presente trabajo nos permite formular ideas y conceptos reales de las ventajas y desventajas que nos proporcionan los corredores Interoceanicos, ante la tendencia de la Integración Económica de países de una misma región, coadyubando como elementos importantes al propósito de incrementar relaciones comerciales y ampliar los mercados para sus productos de exportación, sobre todo, para los países en vías de desarrollo.

Por tales aspectos, pensamos que el análisis de la temática propuesta, adquiere real importancia, tanto desde el punto de vista académico, como con los propósitos de querer plantear políticas que beneficien a nuestro país.

2.3. AREA DE CONOCIMIENTOS RELACIONADOS AL TEMA.

El presente tema incorpora en su estudio las áreas de:

Ciencia Política
Política y Economía Internacional
Geopolítica
Estrategia General
Seguridad Nacional.

2.4. EVALUACION DEL TEMA

a. Originalidad

El enfoque de los efectos de los corredores de integración, desde el punto de vista político, de Seguridad, Soberanía y desarrollo socio económico.

b. Relevancia

El tema de los corredores de Integración Regional (CIR), reviste interés e importancia para las poblaciones de las diferentes zonas geográficas con que cuenta nuestro país, pero con énfasis para los que están en la Amazonia Boliviana, ya que ellos precisan que este proyecto se consolide en el menor tiempo posible, ya que permitiría incrementar las actividades económicas lo que en definitiva generará el desarrollo de la región y el país.

c. Factibilidad.

167

Los requerimientos materiales (teóricos) que demandan la ejecución del trabajo a investigar, son posibles de ser obtenidos, ya que las diferentes publicaciones respecto al tema, están al alcance a través de organismos y fondos nacionales e internacionales.

Un aporte al tema en estudio, tendrá la ventaja de que el responsable de la presente investigación tiene vivencia, experiencia y conocimiento del tema.

2.5 IMPORTANCIA DEL TEMA .

Esta temática brinda la oportunidad de desarrollar y aplicar importantes disciplinas en su relación con el Estado, como la Estrategia Política General, Geopolítica, Inteligencia Estratégica, Economía y Derecho Internacional Público, sin embargo su verdadera importancia radica en la finalidad principal de contribuir con un aporte teórico a la Formulación de alternativas de solución a la problemática socioeconómica del país.

2.6 JUSTIFICACION DE LA SELECCION DEL TEMA.

Este tema es considerado importante porque la integración constituye para nuestro país una propuesta seria respecto al aprovechamiento, en mejores condiciones, de los beneficios que brinda el mar y nuestra consecuente proyección hacia el ámbito marítimo internacional contribuyendo a nuestro desarrollo nacional, y por ende satisfaciendo en compensación la vinculación y llegada directa de los intereses de otros países a ambos océanos, con grandes ventajas en el campo económico - comercial.

Este esfuerzo se llevara a cabo mediante la utilización de diversas vías de comunicación y Zonas Francas concedidas a nuestro país, en virtud del acuerdo, lo que constituye una alternativa inmediata para solucionar en parte los efectos de nuestro enclaustramiento marítimo.

2.7 INTERES.

El área temática abordada, adquiere gran interés en la actualidad, debido a que el concepto de integración subregional se ha constituido en un mecanismo importante para la complementación de economías regionales, favoreciendo las posibilidades de inserción en los mercados internacionales, sobre todo con los países del sudeste asiático.

El tema es también de carácter novedoso, porque existen escasos antecedentes al respecto, que permitan efectuar un análisis comparativo y evaluativo.

3. FORMULACION DEL PROBLEMA.

3.1 Antecedentes del problema.

La ubicación geográfica de Bolivia como epicentro Sudamericano, le ha permitido convertirse en un país articulador, que puede consolidar la interconexión Interoceánica del Pacífico y el Atlántico.

Existen proyectos de Integración Regional basados en el establecimiento de Corredores bioceánicos, buscando de alguna manera la participación de instituciones, organizaciones, empresas y otros que contribuyan a mejorar el desarrollo regional.

3.2 Indicadores del problema

La falta de consideraciones estratégicas y geopolíticas referidas a nuestra participación en el corredor de integración, que conectara el Océano Atlántico con el Océano Pacífico a través de los territorios del Brasil, nuestro país, Paraguay, Uruguay, Perú y Chile, mediante puertos y zonas francas en la costa y en la hidrovía Paraguay - Paraná (en virtud de la existencia del acuerdo suscrito ya entre todos estos países), se debe a algunos factores importantes, entre los que se puede considerar los siguientes:

- a) Desconocimiento por parte de los gobernantes de los objetivos nacionales permanentes y actuales.
- b) Priorización de la economía en forma exclusiva y ausencia de visión estratégica de la clase política, respecto a los procesos de integración.
- c) Falta de conocimiento y concientización de nuestra población en general, respecto a los alcances del acuerdo, lo que permite al gobierno realizar las negociaciones con un criterio liberado y casi personal.
- d) Confusión en la población en cuanto a la aspiración de retornar al mar, con salidas no soberanas sobre las costas del Océano Pacífico.

- e) Indefinición en nuestra política exterior que generalmente en su accionar, no tiene presente el objetivo nacional de reintegración marítima, como el factor regulador y condicionante a las necesidades de integración con otros países.
- f) Ausencia de políticas de fortalecimiento de nuestros intereses marítimos, fluviales y lacustres¹ en el referido proyecto.
- g) Los intereses creados por la empresa privada y los municipios en desmedro de la integridad nacional.

3.3 EL PROBLEMA GENERAL

"EL REDUCIDO IMPULSO DE BOLIVIA PARA ESTABLECER LOS CORREDORES INTEROCEANICO, DESAPROVECHA UNA ALTERNATIVA A LOS PROPOSITOS DE INTEGRACIÓN Y PROPICIAR SU DESARROLLO INTEGRAL".

3.4 PROBLEMAS SECUNDARIOS.

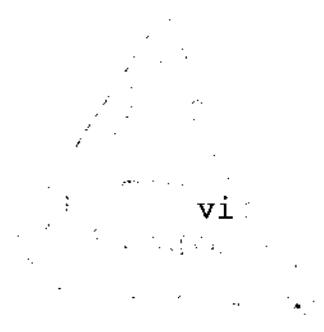
- a. ¿Como influirá en la Seguridad Nacional la implementación del proyecto de integración de los Corredores Interoceanicos?.
- b. ¿De que manera el desarrollo del proyecto de Integración de los Corredores Interoceanicos, afecta a la estrategia Económica y política internacional del país?

3.5 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

3.5.1 Sujetos Participantes:

- a. Países firmantes del acuerdo de Integración: Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia, Perú y Chile; con posibilidades de que se integre la Argentina.
- b. Gobierno Nacional; Gobiernos Municipales, Empresa Privada y población.

¹.- DDCTRINA DE LA ARMADA BOLIVIANA, Pag. 25, La Paz, 1.981



3.5.2 Escenario:

Brasil - Territorio nacional vinculado a los corredores de Integración - hidrovía Paraguay - Paraná y los Puertos de Ilo y Arica en el Océano Pacífico.

2.5.3 Tiempo:

Período comprendido entre los años de 1990 hasta 1999, con proyección a los siguientes cinco años.

4. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION.

4.1 OBJETIVO GENERAL.

"DEMOSTRAR QUE LA PUESTA EN EJECUCION DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS SE CONSTITUYAN EN UNA ALTERNATIVA PARA VINCULAR Y DESARROLLAR INTEGRALMENTE EL PAIS."

4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- a. Determinar las características de cada uno de los corredores interoceanicos que atraviesan territorio boliviano, así como las prioridades para su habilitación.
- b. Determinar las ventajas y desventajas que proporcionan los corredores interoceanicos respecto a la Seguridad Nacional.
- c. Determinar los beneficios que proporcionan los corredores Interoceanicos en la Economía Nacional.

5. HIPOTESIS Y VARIABLES.

5.1 HIPOTESIS DE TRABAJO

"LOS CORREDORES INTEROCEANICOS, FACILITARAN DE GRAN MANERA EL DESARROLLO NACIONAL Y AFIANZAR SU POLITICA INTERNACIONAL".

5.2 HIPOTESIS SECUNDARIAS

- a. Los corredores Interoceanicos que pasen por Bolivia permitirán generar empleo y prestar servicios, mejorar el desarrollo, crecimiento económico y social.
- b. La implementación de los corredores interoceanicos afectaran negativamente la Seguridad Nacional.

5.3 SISTEMA DE VARIABLES.

5.3.1 Variables Independientes:

- a. La Seguridad Nacional y su relación con los corredores Interoceanicos.
- b. Consideraciones económicas y su influencia en la Economía del país.
- c. Influencia de los corredores en la población de las áreas afectadas.

5.3.2 Variable Dependiente

El desarrollo y la Economía Nacional, las relaciones internacionales y el afianzamiento de la soberanía.

5.3.3 Variable Interviniente

- Geopolítica y Geoestrategía.
- Economía.
- Hidrografía y Geografía Nacional.
- políticas Gubernamentales.
- Sociología.

6. MARCO TEORICO CONCEPTUAL.

6.1 ANTECEDENTES: (Diagnostico del estado actual)

Existe bastante literatura referida a la implementación de los Corredores, desde Brasil hacia los puertos de Ilo y Matarani (Perú) y Arica (Chile)²; sin embargo los autores que han tratado este tema, lo han hecho solamente desde la perspectiva económica, sin tomar en cuenta el aspecto estratégico-político que contiene tal implementación, ni tampoco los efectos positivos que puede representar para los propósitos de desarrollo de nuestro país.

Se tiene conocimiento que existe planes que prevén la ejecución de diversas obras, tanto por parte de nuestro país, como por Paraguay y Brasil (construcción de una instalación portuaria en Puerto Busch, dragado del Canal Tamengo, creación de una represa en el río Paraguay -Río Otuquis-, Río Bermejo, Río Pilcomayo y otros), en función exclusiva hacia intereses económicos, pero sin tomar en cuenta la influencia que puede tener en nuestra soberanía, y por ende en nuestros interés marítimos³, connotación que se le piensa imprimir a la presente investigación.

²GONZALES Moscoso "Integración Latinoamericana" 1ra Ed., Sucre - Bolivia, Editorial "Tupac Katari", 1997; MUÑOZ Claudia "Rompiendo Fronteras", 1ra Edición La Paz - Bolivia, Min. Desarrollo Económico, 1997; PAZOS Luis, "FULIDED" edición especial, La Paz-Bolivia, Diario "El MUNDO", 1996; ANGULO C. "Al Mar por la Hidrovías y Corredores de la Integración Sudamericana", La Paz, 1993.; ALVAREZ G. "Los Corredores Bioceánicos", ALADI, 1993b.; La problemática del transporte desde el punto de vista de los procesos de integración, "ALADI", 1983, Bolivia mega proyecto del siglo XXI, Capobianco R.; Los corredores bioceánicos y los intereses del PERU, Espinosa A.; Corredores interoceánicos y política exterior de Bolivia, Gómez García, La Paz; Perspectivas de Bolivia entorno a los corredores bioceánicos, Saavedra W.; Corredores de Exportación, Secretaria Nacional de Transporte Comunicación y Aeronáutica Civil; Importancia política de los corredores de Integración, Tesis -Alberto Ligerón.

³.-En el libro: "Al Mar por las Hidrovías y Corredores de la Integración Sudamericana" del autor Gildo Angulo Cabrera, se expone con mucha riqueza de contenido, consideraciones referidas a todas las áreas susceptibles de ser tomadas en cuenta en la integración del Continente, tratando asimismo este tema con bastante precisión, y sienta las bases de la integración regional a través de interconexiones fluviales y diversa problemática existente.

6.2 BASES TEORICAS.

Si bien los Corredores Interoceanicos a simple vista muestran una serie de beneficios para los países que ceden su territorio para la implementación de estos, es necesario hacer un examen exhaustivo de todos los aspectos técnicos, administrativos, económicos y legales que regirán este campo, y de manera muy especial tendrá que ponerse en practica la Ley de Carga y de carreteras, etc., asimismo será necesario el Convenio de Leñas, como jurisprudencia en ciertos aspectos en este campo en particular.

La presente tesis permite formular consideraciones legales, geopolíticos, estrategias sociológicas técnico científicas y técnicas, proporcionando nuevas concepciones en los diferentes campos aplicados a los corredores.

El acuerdo suscrito entre los gobiernos de Brasil, Bolivia, Paraguay, Uruguay, Perú y Chile esta basado en los fundamentos teóricos referidos a la integración subregional, con fines netamente económicos y políticos.

El tema que se pretende investigar, en su desarrollo, tomará en cuenta esencialmente los conceptos de **Seguridad Nacional y Soberanía**, entendiéndose al primero como "Situación en la cual los intereses vitales de la Nación se hallan a cubierto de interferencias y perturbaciones substanciales"; Y al segundo como: "Derecho de un Estado en relación con su territorio y súbditos, supremacía de un Estado en su propio territorio frente a los demás. Se caracteriza por su unidad e inviolabilidad". Conceptos que acompañados de otros complementarios se los utilizara a lo largo de la investigación.

Asimismo, un concepto que no puede faltar por su importancia y por constituir la herramienta básica para el tratamiento del tema, es el referido al concepto de **Estrategia**, que para este efecto se define como: "Es el Arte y la Ciencia de las voluntades contrapuestas y los Fines que persiguen".

6.3 REFERENCIA CONCEPTUAL DEL TEMA SELECCIONADO.

El tema considerado estará enfocado desde una perspectiva histórica, **teorías de integración** económica y social, y los aspectos que tienen que ver con la Soberanía y Seguridad nacional, refiriendonos constantemente al aprovechamiento de los beneficios que conlleva al implementación de los Corredores de Integración para los intereses nacionales.

6.4 DEFINICION OPERACIONAL DE TERMINOS.

Acuerdo: "Sinónimo de Tratado o Convenio. Asimismo, resolución tomada por unanimidad o mayoría sobre cualquier asunto, por tribunales, juntas, organizaciones, etc"⁴.

Corredor: "Ruta, vía o camino reservado para el tránsito de ciertos vehículos, peatones, animales u objetos"⁵.

Interoceánico: "Que pone en comunicación dos océanos. Que une o participa en la unión de dos o mas océanos"⁶.

Integración: Definida como "Proceso mediante el cual se complementan, interrelacionan y se unen por diversas vías y mecanismos, pueblos y naciones y estados con fines de desarrollo y progreso integral conjunto"⁷.

7. MARCO OPERACIONAL O METODOLOGICO.

7.1 POBLACION Y MUESTRA.

La población estará constituida por los países miembros del acuerdo -entre ellos Bolivia-, sus intereses y posibilidades, sin embargo para fines investigativos, se procederá a considerar muestras representativas teóricas, de investigaciones y artículos de prensa, con los que se procederá a tomar estadísticos.

⁴ • DICCIONARIO MILITAR, ESTRATEGICO Y POLITICO. Fernando de Boerdeje Morencos, Edit. San Martin, Madrid, 1981.

⁵ • DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO ILUSTRADO. Edit. Sopena, Tomo 2, pag. 1135, Barcelona, 1978

⁶ • DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO OCEANO S.A. Ed. 1986 Tomo 2, Barcelona España.

⁷ • PROCESOS DE INTEGRACION. Graciela Quintanilla Vda. De Nogales, pp.10-11, Edit. Instituto Internacional de Integración del Convenio "Andrés Bello", La Paz, 1981.

En lo que respecta a nuestro país se podrá proceder con mayor amplitud, tomando en cuenta incluso visitas a lugares que tienen que ver con el desarrollo de la investigación, y respecto a aspectos superestructurales se tomará en cuenta al Estado Boliviano mismo con todos sus componentes.

La muestra serán los corredores que pasen por territorio nacional, principalmente desde: Santos (Brasil) - Arica (Chile) e Ilo (Perú).

7.2 DISEÑO Y TECNICAS DE INVESTIGACION.

7.2.1 METODOLOGIA

El tipo de investigación a realizar será Analítico - Deductivo, la investigación se la llevara a cabo mediante encuestas y entrevistas a personalidades con conocimientos del tema, reconocimiento de los corredores, análisis de la bibliografía existente y deducciones de parámetros adaptados a la solución del problema

a. Analítico:

Este método se empleara esencialmente en el diagnostico de la situación y la construcción de elementos teóricos que permitan visualizar los aspectos que tengan que ver con la verificación de la hipótesis; además de la diferenciación de las categorías, valores e intereses correspondientes.

b. Deductivo:

Se aplicara cuando se formule la decisión Estratégica y se lleguen a las conclusiones pertinentes.

7.3 TECNICAS DE RECOLECCION DE DATOS.

Las estrategias aplicables a la recolección de datos estarán basadas eminentemente en la consulta bibliográfica en Archivos de Instituciones especializadas y Bibliotecas; asimismo, de entrevistas a personal experto en la materia; así como de las Autoridades Nacionales y Militares. La cual estará complementado con encuestas dirigidas a diversos sectores de la población.

Las secuencias de la recolección tomará en cuenta los siguientes aspectos:

- 1) La recolección de datos
- 2) La presentación sistemática de esos datos
- 3) El análisis e interpretación de datos
- 4) La emisión de conclusiones y resultados
- 5) El informe final

8. FUENTES DE DATOS E INFORMACION BIBLIOGRAFICA.

8.1 Identificación de fuentes de datos.

Las fuentes de datos en su mayoría, se encuentran ubicadas en la Ciudad de La Paz (instituciones y organismos que tienen que ver con el tema).

El acceso a las mismas es abierto y libre.

Las fuentes de datos identificadas hasta el momento son:

- a) Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente.
- b) Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- c) Secretarías e Instituciones dedicadas al proyecto.
- d) Ministerio de Planeamiento y Coordinación
- e) Secretaria Nacional de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.

9. ASPECTO ADMINISTRATIVO:

9.1 Recursos Humanos.

Estará compuesto por el autor de la Tesis en el Nivel Directivo, como asimismo por el Tutor y personal de apoyo entendido y compenetrado en el tema.

9.2 Recursos Materiales.

Se cuenta con el material técnico y de escritorio necesario.

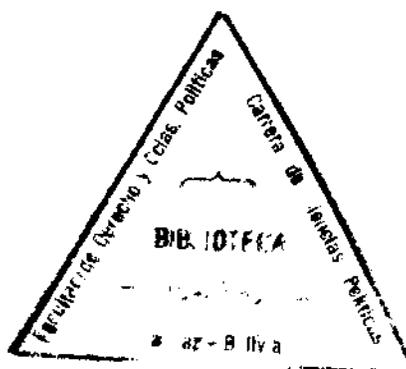
10. CRDNOGRAMA GENERAL DE PLANTEAMIENTO DE TESIS.

El tiempo estimativo para desarrollar el presente trabajo, será de 12 meses:

MESES	Enero	Febre.	Mar.	Abril	Mayo	Junio	Julio.	Agos.	Sept	Octub.	Nov.	Dic.
Revisión de la bibliografía	X											
Recolección de datos e información	X	X										
Proceso de análisis		X	X	X								
Análisis de los datos y las informaciones		X	X	X	X							
Elaboración del primer borrador						X	X	X				
Revisión del primer borrador									X			
Elaboración del informe final										X		
Revisión del informe final											X	
Defensa de la tesis												X

INDICE

CAPITULOS	PAGINAS
DISEÑO FINAL	i
INDICE	xv
ABREVIATURAS Y SUS SIGNIFICADOS	xxiii
LISTAS DE ANEXOS	xxiv
PREFACIO	xxvii
INTRODUCCION	xxix



CAPITULO I	CONSIDERACIONES GENERALES DE	
	LOS CORREDORES INTEROCEANICOS:	01
1.	Consideraciones Generales	01
2.	Corredores a Nivel Mundial	06
3.	Corredores a Nivel Regional	07
3.1.	Argentina	08
	3.1.1. Antofagasta - Vía Salta	08
	3.1.2. Valparaíso - Montevideo	
	Vía Buenos Aires	09
	3.1.3. Puerto Mont - Buenos Aires	09
3.2.	Paraguay	09

3.3.	Perú	10
3.3.1.	Santos Mollendo o Matarani	10
3.3.2.	Porto Velho – Asis – Ilo	10
3.3.3.	Porto Velho – Matarani o Ilo	
	Vía Cuzco	11
3.3.4.	Porto Velho – Matarani o Ilo	
	Vía Macusani	11
3.3.5.	Belén do Pará – Paita	11
3.4.	Ecuador	11
3.5.	Venezuela – Georgetown (Guayana)	12
3.6.	Chile	12
4.	Corredores a Nivel Nacional	13
4.1.	Corumbá – Arica o Ilo	14
4.2.	Cáceres – Ilo – Matarani (Vía Bolivia)	14
4.3.	Guajaramirín (RO) – Ilo o	
	Matarani – Arica	15
4.4.	Porto Velho – Matarani – Ilo –	
	Arica – Iquique (Vía Guayaramerín)	15
4.5.	Porto Velho – Matarani – Ilo	
	Arica – Iquique (Vía Costa	
	Marquez – Brasil)	15
4.6.	Corredor Intermodal Guajaramerín	

	(RO) - Ilo - Arica (Vía Puerto Villarroel)	16
4.7.	Corredor Intermodal Vía Costa	
	Marquez - Ilo - Arica	16
4.8.	Consideraciones hechas por el	
	Ing. Marcos Ribeiros Dantas, sobre	10037
	los Corredores Interoceánicos que	
	pasa por Bolivia.	17
4.8.1.	Ruta Cuibá - Bolivia - Pacífico.	17
4.8.2.	Ruta Porto Velho - Bolivia- Pacífico.	19
4.8.3.	Ruta Campo Grande - Corumbá	
	- Bolivia- Pacífico	19
5.	Conclusiones Parciales	20

CAPITULO II	ANALISIS DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS INTERNACIONALES Y NACIONALES EN EL CONTEXTO DE LOS FACTORES DE PODER.	21
1	Breve análisis Geopolítico de los Países vecinos	21
	1.1. Geopolítica Argentina	22
	1.2. Geopolítica Brasileña	24
	1.3. Geopolítica Chilena	26
	1.4. Geopolítica Paraguaya	29
	1.5. Geopolítica Peruana	30

2.	Corredor Interoceánico que pasa por territorio argentino y su influencia en el desarrollo Nacional.	32
	2.1. Influencia Política	32
	2.2. Influencia Económica	33
	2.3. Influencia Social	33
	2.4. Influencia Militar	34
3.	Corredores Interoceánicos que pasan por territorio peruano	34
	3.1. Influencia Política	34
	3.2. Influencia Económica	35
	3.3. Influencia Social	35
	3.4. Influencia Militar	35
4.	Corredores Interoceánicos que pasan por territorio paraguayo	36
	4.1. Influencia Política	36
	4.2. Influencia Económica	36
	4.3. Influencia Social	37
	4.4. Influencia Militar	37
5.	Corredores Interoceánicos que pasan por territorio y puertos chilenos y su influencia en el desarrollo Nacional.	37

5.1. Influencia Política	37
5.2. Influencia Económica	38
5.3. Influencia Social	39
5.4. Influencia Militar	39
6. Análisis de los Corredores Interoceánicos	
que pasan por territorio Nacional	39
6.1 Corredor de Rutas Pto. Suarez - Santa Cruz - Cochabamba - Tambo Quemado / Desaguadero con su variante San Matías - Santa Cruz	41
6.2. Corredor de Ruta Guayaramerín - Riberalta - Yucumo - La Paz	42
7 Análisis de los tres corredores	
dentro de los factores de Poder.	43
7.1. Corredor San Matías / Pto. Suárez	
Santa Cruz - Cochabamba - Tambo Quemado.	43
7.1.1. Factor Político	43
7.1.2. Factor Económico	45
7.1.3. Factor Social	46
2.7.1.4. Factor Militar	46

7.2. Corredor Guayaramerín - Riberalta	
Yucumo - La Paz	48
7.2.1. Factor Político	48
7.2.2. Factor Económico	49
7.2.3. Factor Social	50
7.2.4. Factor Militar	50
8. Conclusiones Parciales	51
CAPITULO III INFLUENCIA DE LOS CORREDORES	
INTEROCEANICOS EN EL DESARROLLO	
NACIONAL	52
1. Análisis de la Balanza Comercial	52
2. Análisis del Producto Interno Bruto (PIB) de Bolivia	55
3. Ingresos que se obtendrán por peaje por el uso de los Corredores	58
4. Ingresos que se obtendrán por conceptos de ventas de servicios de restaurantes	64
5. Ingresos que se obtendrán anualmente por conceptos de peajes y servicios de restaurantes	67
6. Influencia de los ingresos por peajes y servicios de restaurantes en el PIB	68
7. Influencia de los Corredores en el desarrollo social y cultural.	69

	8. Conclusiones parciales	71
CAPITULO IV	ANALISIS DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ COMO PARTE INTEGRANTE DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS.	73
	1 Consideraciones generales sobre la Hidrovía Paraguay - Paraná	73
	2. Importancia estratégica en la Hidrovía Paraguay - Paraná	74
	3 Puertos más importantes en la Hidrovía Paraguay -Paraná	76
	4. Corredores e Hidrovía Paraguay -P araná y su accionar en el desarrollo Nacional	79
	5. Conclusiones Parciales	81
CAPITULO V	LOS CORREDORES INTEROCEANICOS Y LA SEGURIDAD NACIONAL	83
	1. Análisis General	83
	2. Conclusiones Parciales	90

CAPITULO VI	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	91
1.	Conclusiones	91
	1.1. Conclusión General	91
	1.2. Conclusiones complementarias	92
2.	Recomendaciones	93
	2.1. Recomendación General	93
	2.2. Recomendaciones complementarias	93

XXXXX

ABREVIACIONES Y SUS SIGNIFICADOS

PNUD	= Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
ILDIS	= Instituto Latinoamericano de Investigación Social
HPP	= Hidrovía Paraguay B Paraná
GTMCB	= Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos
BID	= Banco Interamericano de Desarrollo
BM	= Banco Mundial
CAF	= Corporación Andina de Fomento
UE	= Unión Europea
CEPAL	= Cooperación Económica para América Latina
ALALC	= Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
FOB	= Costo puesto a bordo del buque en puerto de origen
CIF	= Costo puesto en destino o domicilio
NAFTA	= North American Free Trade Association (Asociación Norteamericana de Libre Comercio)
CAN	= Comunidad Andina de Naciones
PIB	= Producto Interno Bruto

RE 00067

LISTAS DE ANEXOS

ANEXO ALFA	:	RUTAS DE CARGA ENTRE BRASIL Y JAPON
ANEXO BRAVO	:	CORREDOR INTEROCEANICO FERRO FLUVIAL IQUIQUE BARRANQUERAS
ANEXO CHARLIE	:	CORREDOR INTEROCEANICO ANTOFAGASTA RIO GRANDE DO SUL
ANEXO DELTA	:	CORREDOR INTEROCEANICO VALPARAISO MONTEVIDEO
ANEXO ECO	:	CORREDOR INTEROCEANICO PUERTO MONT BUENOS AIRES
ANEXO FOXTROX	:	CORREDOR INTEROCEANICO FERRO FLUVIAL VILLET A - IQUIQUE
ANEXO GOLF	:	CORREDOR PORTO VELHO - ASIS - ILO
ANEXO HOTEL	:	CORREDOR INTEROCEANICO SANTOS MOLLENDO O MATARANI
ANEXO INDIAN	:	CORREDOR PORTO VELHO MATARANI O ILO VIA CUZCO
ANEXO JULIET	:	DISTANCIA DIFERENTES RUTAS
ANEXO KILO	:	CORREDOR INTEROCEANICO INTERMODAL BELEN DO PARÁ - PAITA.

ANEXO LIMA	:	CORREDOR INTEROCEANICO INTERMODAL BELEN DO PARÁ - ESMERALDA
ANEXO MIKE	:	CORREDOR INTEROCEANICO MANAUS - GEORGETOWN
ANEXO NOVEMBER "A"	:	CORREDOR INTEROCEANICO CORUMBÁ - ARICA O ILO
ANEXO NOVEMBER "B"	:	CORREDOR INTEROCEANICO CORUMBÁ - ARICA O ILO VIA BOLIVIA
ANEXO ÑANDU	:	CORREDOR INTEROCEANICO CÁCERES -ILO O MATARANI VÍA BOLIVA
ANEXO OSCAR	:	CORREDOR INTEROCEANICO GUAJARAMIRIN - ILO O MATARANI - ARICA
ANEXO PAPA	:	CORREDOR INTEROCEANICO PORTO VELHO - MATARANI - ILO - ARICA VÍA GUAYARAMERÍN
ANEXO QUEBEC "A"	:	CORREDOR INTEROCEANICO PORTO VELHO MATARANI - ILO - ARICA VIA COSTA MARQUEZ
ANEXO QUEBEC "B"	:	DIFERENTES DISTANCIAS PORTO VELHO - PUERTOS DEL PACIFICO VÍA COSTA MARQUEZ
ANEXO ROMEO	:	CORREDOR INTERMODAL GUAJARAMIRIN - ILO VÍA PUERTO VILLARROEL
ANEXO SIERRA	:	CORREDOR INTERMODAL ILO - ARICA VÍA FLUVIAL COSTA MARQUEZ

ANEXO TANGO	:	ESTADO DE LOS PUERTOS Y CORREDORES BOLIVIANOS
ANEXO UNIFOR	:	CONVENIO GRAN MARISCAL ANDRES DE SANTA CRUZ
ANEXO VICTOR	:	ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ
ANEXO WISKY	:	PUERTOS MAS IMPORTANTES EN LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ

PREFACIO

PE 00067

Finalizada la Guerra Fría, la cual mantuvo por cerca de cuatro décadas enfrentando al Oriente y Occidente, el mundo se volvió unipolar, trastocando profundamente las relaciones internacionales, la economía y redefiniendo nuevos conceptos en materia de soberanía, seguridad colectiva e integración.

El nuevo orden mundial está caracterizado por el surgimiento de grandes bloques de naciones que, como estrategias para lograr un mayor desarrollo, se integran en busca de mayor eficiencia y competitividad en este nuevo mundo cambiante.

Dentro de éste contexto, el papel del Estado se ha modificado también, produciéndose cambios en su rol tradicional y una preocupante vulneración de su soberanía por entidades transnacionales, cuyo accionar no reconoce fronteras.

Uno de estos novedosos procesos de integración regional es el concepto de Corredores Interoceánicos, Bioceánicos y de Exportación, cuyo propósito primario es captar mercados para la producción interna de cada país, mediante un competitivo servicio de fletes, el segundo propósito es el de la integración regional. Al observar detenidamente estas vías, se determina que, si bien llevan adelanto económico, social

y cultural a los pueblos de determinadas regiones, también generan influjos geopolíticos indeseables que es necesario corregirlos o minimizarlos, mediante mecanismos y estrategias adecuadas, para garantizar la seguridad e integridad nacional. Este es el propósito del presente trabajo.

11

**PROYECCION ESTRATEGICA DE LOS CORREDORES
INTEROCEANICOS Y SU INFLUENCIA
EN EL DESARROLLO NACIONAL**

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación, tiene por objeto exponer una situación de carácter nacional, sobre el problema de Los Corredores Interoceánicos y la proyección Estratégica de nuestro país. Durante el desarrollo de la Tesis en sus diferentes Capítulos se van dando las repuestas al problema planteado.

El porque de la elección de éste tema parte de una preocupación personal del autor, considerando que el tema tiene un interes de carácter nacional que gravita en el Desarrollo como en la Seguridad Nacional; simentados por los procesos de integración estudiados y analizados en aulas, a nivel regional y mundial.

Desde, la caída del Muro de Berlín, y la globalización actual, han ocurrido muchos cambios ó modificaciones en el acontecer mundial, muchos países cambiaron su política económica, política exterior, estrategias y diferentes formas de accionar con sus similares; desde la política regional hasta la globalización.

Hasta 1980, Estados Unidos regía las relaciones económicas mundiales. Sin embargo, la incursión en la producción de alta competitividad de los países asiáticos en esta actividad, desplazó al país del norte y modificó las perspectivas del mercado.

En 1995, solamente seis países asiáticos tenían el 41% del total del intercambio mundial; el 25% la Unión Europea, y el 13% Estados Unidos. Ahora se preve que dentro de 5 años, el Asia tenga el 65% del intercambio mundial y, por tanto, incremente sus relaciones especialmente con Sudamérica.

Las zonas del Acre, Rondonia y Matto Grosso en Brasil, producen 9 millones y medio de toneladas de soya y 25 millones de cabezas de ganado para los mercados de Asia. Actualmente esos productos salen del puerto de Santos (Sao Paulo), rodean el sur del continente por el Cabo de Hornos hasta Chile, y continúan hasta el puerto de Yokojama, de Japon. ello significa una distancia de 12.886 millas.

Otra de las rutas utilizadas actualmente pasa por el canal de Panama y San Francisco. Totalizando 12.194 millas.

Por lo expuesto precedentemente los corredores de exportación pueden disminuir notablemente los costos del comercio internacional. La alternativa propone la ruta desde los centros de producción de Brasil y Argentina, hasta llegar a través de Bolivia a los puertos de Ilo, Matarani o Iquique, para emprender la ruta marítima directa por el Pacífico hasta Yokojama, Japon. Esto ahorraría aproximadamente 4.000 millas de viaje.

No es desconocido que en Bolivia, a partir del año 1985 se ha empezado con una política económica alineada a las corrientes internacionales, que últimamente ha logrado generar cambios estructurales como ser, la Participación Popular y Descentralización Administrativa, la Capitalización, la Reforma Educativa, la Ley INRA, Ley de Pensiones y Reforma Institucional (Reforma de Poder Judicial); reforma al artículo 60 de la Constitución Política del Estado, sin embargo hay cosas de suma importancia que requieren de una atención especial y concreta, no como la que actualmente se le presta a los **CORREDORES INTEROCEANICOS**; Vía Internacional que para nuestro País es la base para su despegue económico. Desde el año 1992 se habla de los Corredores de Exportación, Corredores Interoceánicos, Bioceánicos, etc.

Nuestro País privilegiado por estar estratégicamente en el corazón de América del Sur por el cual forzosamente tendrían que pasar dos o tres corredores, hasta el momento es poco ó nada lo que se ha hecho para concretar ó consolidar estos corredores. Juicio ante lo cual países vecinos como Paraguay, Argentina, Ecuador, Perú y Chile, han trazado sus propios corredores Bioceánicos para prestar servicios y dar curso a los requerimientos de exportación e importación de ellos mismos como también del Brasil, pionero y más interesado en que se realicen los Corredores Interoceánicos.

Quizás ésta actitud pasiva, es producto de 118 años de enclaustramiento geográfico o de encierro entre cerros y montañas, ó también puede ser la desconfianza que nos han dejado los países vecinos, por la actitud que han tenido en el pasado, en que cada uno de ellos ha desmembrado nuestro territorio de diversas maneras, unos mediante tratados y otros

por la fuerza de las armas; motivos que han formado en nuestros gobernantes una mentalidad de claustro del País, que no les interesa abrir las fronteras hacia el mundo exterior, buscar nuevos horizontes y mejores días para Bolivia; tal es así que el temporal cierre de nuestra salida al Pacífico, no ha incentivado la utilización de nuestra salida natural al Atlántico, la Hidrovía Paraguay - Paraná. No sucede lo mismo con Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay quienes actualmente la navegan obteniendo la máxima utilidad que ella le proporciona.

Hasta hace poco se pensaba, que abrir carreteras hacia las fronteras significaba abrir las puertas al enemigo, motivo por el cual durante muchos años estuvimos aislados del mundo exterior, tal es el caso que ni nuestro propio

País está integrado por vías carreteras, recién a partir del año 1985 se le dio importancia a éste rubro.

Es tiempo de cambiar nuestra forma de pensar, hay que buscar la manera de ser más agresivos, buscar mejoras, integrarnos con los países vecinos y el mundo exterior, mientras más integrados estemos tendremos mayores posibilidades de progresar, de fortalecernos y crecer económicamente para después romper nuestro enclaustramiento geográfico y proyectarnos hacia el Pacífico.

Es cierto que Bolivia tiene muchos problemas que vencer ya sean estos de orden interno ó externo; entre los internos de mayor trascendencia están el narcotráfico, la pobreza y el subdesarrollo. En el frente externo

están las nuevas amenazas, como ser la dominación o presión por la fuerza, no de las armas sino por la dominación económica.

Hoy en día, los países son menos ávidos de territorios pero sí de mercados, por lo tanto para alcanzar el éxito económico debe transformarse de una sociedad consumidora en una sociedad productiva. No debemos olvidar que a mayor desarrollo se requiere mayor seguridad; aquí nuevamente encontramos otros problemas internos. Bolivia no tiene la capacidad para cubrir todo su territorio y los espacios que se dejan libres, otros los quieren ocupar, como ocurre con Brasil (ocupación pacífica). Otro de los problemas es que somos un país desarticulado geográficamente, debido a los grandes accidentes naturales, como son las cordilleras que nos presentan un gran obstáculo para nuestra integración.

En cuanto a seguridad hay varias concepciones las cuales hay que analizar. El mandato Constitucional indica que las Fuerzas Armadas son las encargadas de velar por la Seguridad y Defensa Nacional.

La seguridad es subjetiva, mientras que la defensa es más objetiva, implica el uso de la fuerza. El Colegio Interamericano de Defensa indica que existen cuatro factores de poder que son: Económico, Político, Social y Militar.

La tendencia actual es reducir las Fuerzas Armadas y su Rol a la seguridad interna, ya que la seguridad externa ó mundial estará a cargo de los "Siete Grandes" (G-7) (Estados Unidos, Japón, Canadá, Alemania, Italia, Francia, Gran Bretaña). El pensamiento Latino Americano difiere

mucho de las grandes potencias, pues el Sistema Seguridad - Defensa es indivisible, interactúan permanentemente para contrarrestar cualquier amenaza a los intereses del Estado.

Las Fuerzas Armadas deben encontrar la forma de insertarse dentro del nuevo contexto mundial para el logro de sus objetivos.

No podemos negar que con la nueva política que las potencias mundiales están imponiendo a los países débiles, las Fuerzas Armadas van a tener muchas dificultades para subsistir, debiendo readecuarse a la nueva situación y demostrar con hechos palpables que son útiles a la sociedad y al desarrollo nacional. De igual manera no se puede ignorar que con los Corredores Interoceánicos la Seguridad Nacional va a ser afectada, realidad que más adelante se lo demostrará.

En los cinco capítulos del presente trabajo se demuestra la importancia de los Corredores Interoceánicos y el rol que jugarán dentro de la Economía Nacional, Seguridad Nacional y el Desarrollo Socio - Cultural.

En el primer Capítulo se hace una consideración general de todos los corredores y proyectos, primeramente a nivel mundial, luego regional y finalmente nacional.

En el Segundo Capítulo se hace un análisis de los Corredores Interoceánicos bajo los cuatro factores de poder y un diagnóstico geopolítico actual de los países vecinos.

El Capítulo tres analiza la influencia de los Corredores Interoceánicos en el desarrollo Nacional, considerando primeramente la situación de la balanza comercial, comercio exterior en forma general, Producto Interno Bruto, ingresos por Peaje y Ventas de Servicios, los mismos que permiten una rápida recuperación de las inversiones.

El Capítulo cuatro analiza la Hidrovía Paraguay - Paraná como parte integrante de los Corredores Interoceánicos, se resalta su importancia estratégica, la de sus puertos, la cantidad de carga que se mueve por ella, como también los costos de transportes entre diferentes puntos de la Hidrovía, así mismo se analiza la influencia en el desarrollo Nacional y las políticas a seguir para conseguir la concreción de éste importante proyecto.

El Capítulo quinto está referido a los Corredores Interoceánicos y la Seguridad Nacional, en el cual se analiza la causas de las grandes desmembraciones territoriales que Bolivia ha sufrido, las influencias que pueden tener los corredores en contra de la Seguridad y Defensa Nacional, asimismo el impacto ambiental que causa en el Estado boliviano la globalización hoy en su auge.

El Capítulo sexto está dirigido a las Conclusiones y Recomendaciones de los capítulos antes mencionados.

El establecimiento de los Corredores Interoceánicos, para Bolivia es un gran desafío y una proeza en la cual se juega el futuro de toda la Nación; el no aprovechar ésta oportunidad coyuntural sería una aberración y un

tremendo error, ya que esta oportunidad de integración nacional e internacional no se volverá a presentar, pues actualmente hay muchos intereses de uno de los países mas grandes de Sudamérica (Brasil) por hacer uso de nuestros corredores para sus exportaciones, cuyo pago de peaje y venta de servicios beneficiarán completamente a Bolivia.

CAPITULO I

CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS



CAPITULO I
CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS
CORREDORES INTEROCEANICOS

19
2007

1. CONSIDERACIONES GENERALES.-

El Brasil ha intentado su comunicación con el Océano Pacífico a través de los corredores de exportación ya sean fluviales o por carreteras; pero éste cobró mayor importancia e interés en la década del 90 con miras a las exportaciones e importaciones de granos y otros productos, materias primas o productos acabados de y hacia los grandes mercados asiáticos, así mismo a los países de la costa del Pacífico, buscando siempre costos de transportes más bajos que los que se obtienen pasando por el Canal de Panamá o por el Estrecho de Magallanes, los mismos que además de ser travesías demasiadas largas, influyen en el costo de la mercadería y también en el tiempo de entrega en destino el mismo que redunde en otro costo (Ver Anexo ALFA).

La terminología utilizada para definir actividades y medios utilizados para transportar y/o encausar el flujo comercial de y hacia mercados de producción y/o consumo en condiciones ventajosas de transporte y además en términos oportunos y económicos en costo, es lo que se conoce como Corredores, la denominación ha sido muy variada, así tenemos:

a. Corredores Interoceanicos.

Terminología utilizada para enfatizar los territorios que se encuentran entre los dos océanos y a través de los cuales cruzan rutas que van de costa a costa.

Se consideran los efectos de desarrollo y crecimiento que tiene el corredor sobre las regiones interiores del subcontinente eliminando la posibilidad de que los corredores se constituyan en elementos ajenos al desarrollo de las regiones por las cuales atraviezan.¹

b. Corredores Bioceanicos.

Tiene la particularidad de enfatizar la característica de tener por punto de partida una de las costas que bordea nuestro subcontinente y por punto de llegada otro o inversamente, el interés es en llegar de una costa a otra sin efectuar mayores consideraciones sobre el territorio que pasa, razón que explica el porque es mayormente utilizado por autoridades y operadores brasileños y chilenos²

c. Corredores de Integración.

Son aquellas vías camineras, ferreas y/o fluviales usadas por el flujo de transporte comercial de la conexión de puertos ubicados en ambos océanos, concebidos para desarrollar el territorio nacional a través de servicios múltiples y conectar a estos las vías nacionales de producción diversa, de tal modo que se produzcan beneficios en todas las zonas que interconectan y el territorio no solo sirva de paso al transporte internacional de carga.

¹ Vincent Gomez Garcia, Libro Corredores Interoceanicos e Integración en la Economía Mundial./ pag. 39, UDAPEX- ILDIS

² Vincent Gomez Garcia, Obra mencionada, Pag. 39.

d. Corredores de Exportación.

Aquellas vías o carreteras que parten de los centros de producción hacia los empalmes de carreteras internacionales o puertos de ultramar.

e. Corredores fluviales de Integración.

Son las vías acuáticas representadas por ciertos ríos navegables, previa realización de trabajos como el dragado, señalización, construcción de puertos, etc.

f. Transporte Multimodal.

Sistema que combina el medio de transporte, previa descarga y carga desde un puerto terminal.

Sea cual fuere la terminología empleada en este campo de corredores, la finalidad de éstos, es utilizarlos como vías para encausar el flujo comercial hacia los mercados de ultramar considerados muy atractivos; por su posición estratégica en el Continente Sudamericano, Bolivia tiene muchas posibilidades de convertir su territorio en paso obligado de las corrientes comerciales que cruzan de Este a Oeste o viceversa, a través de la masa Continental Panamericana y convertirse en ruta clara de integración entre los diferentes Continentes y Países Latinoamericanos.

Los Corredores Interoceánicos son obras monumentales que traen consigo efectos positivos como también previstos e imprevistos capaces de introducir transformaciones beneficiosas y otras en desmedro de los países por los que

atravesan. Algunos de los efectos negativos promoverán deterioro del actual nivel de seguridad; en el caso nuestro (Bolivia), se intentará poner en vigencia una Estrategia Nacional de Corredores Interoceánicos para lograr sus objetivos de integración en la economía mundial que sea moderada y competitiva, así mismo obtener el máximo de los beneficios que ofrecen estos corredores sin descuidar las acciones necesarias para neutralizar aquellos influjos negativos que puedan presentar los mismos.

Dada la características geograficas y la situación de mediterraneidad de Bolivia, los corredores interoceanicos son prioritarios para el desarrollo armonico del país, porque permitirán:

- Las exportaciones a precios competitivos.
- La utilización por países vecinos, dejando remanentes por servicios prestados.
- La conversión en corredores de desarrollo por el establecimiento de una red de apoyo al desarrollo nacional.

Dentro de este contexto es prioridad nacional establecer las bases economicas regionales, en forma descentralizada, que permiten no solo el aumento de la productividad nacional, sino tambien una mejor calidad y diversidad de productos.

El abrir las fronteras mediante los Corredores Interoceánicos no significa bajar la guardia y olvidarse de la Seguridad Nacional; como se indicó líneas arriba, es buscar estrategias que neutralicen los efectos negativos que vayan en contra de la Seguridad y Defensa Nacional.

Si Bolivia deja pasar ésta oportunidad se habrá desperdiciado un clarísimo y potente vector impulsor de transformación social y económico de su destino como País. Hoy en día ignorar los efectos de la globalización e integración física y económica, es remar contra la corriente, aunque negar los riesgos que ella implica sería cerrar los ojos a una verdad innegable. Bolivia necesita hoy más que nunca integrarse sin confundir buenas intenciones con la Seguridad Nacional.

De la visión puesta en los corredores interoceánicos se llegó a identificar problemas que afectan actualmente a Bolivia, entre ellos los principales son los siguientes:

- El gran interés que tienen los países vecinos porque los corredores pasen por su territorio, así lo han demostrado firmando diferentes convenios con Brasil (principal impulsor de los corredores) para que sus puertos y carreteras sean utilizadas en el transporte de carga brasileña.
- Peligro de que Bolivia pueda quedar fuera de los Corredores Interoceánicos debido a la pasividad o poco interés político para implementar, construir o rehabilitar los corredores que pasan por Bolivia.
- Falta de financiamiento necesario para rehabilitar al 100% los principales corredores que pasan por territorio boliviano (Corumbá, Puerto Suárez, Santa Cruz, La Paz, Arica ó Ilo) con su variante Cáceres – San Matías – Santa Cruz.
- Carencia de infraestructura hotelera, restaurantes, estaciones de servicios y auxilio al transporte, telecomunicaciones, bancos y seguros.

- Problemas de narcotráfico que afectan a nuestro País y que lamentablemente los corredores más importantes de Bolivia pasan por zonas rojas del narcotráfico, mismas que perjudicarán el fluido normal de vehículos con sus trancas y revisiones consecutivas.
- Falta de políticas y estrategias adecuadas del gobierno para neutralizar los aspectos de problemas mencionados y volver la situación favorable a la consecución de los objetivos Nacionales

A pesar de todos los problemas mencionados y por obra divina, todos los corredores habidos y por proyectarse, los que pasen por Bolivia son más cortos en distancias, lo cual implica una economía de dólares por tonelada transportada hacia los mercados asiáticos; los costos para habilitarlos son menores y actualmente dos de ellos ya se encuentran en funcionamiento aunque con algunas dificultades ó limitaciones; requieren con urgencia se ejecuten estos Corredores proyectados por Brasil.

Considerando que la demora en la habilitación de los corredores sea mayor que la de los vecinos empeñados en el mismo rubro, eso no impedirá que los corredores que pasen por Bolivia sean utilizados una vez habilitados en su totalidad, trabajo que todos los bolivianos desean con ansiedad se ejecute en el plazo breve.

2 CORREDORES A NIVEL MUNDIAL.-

El tema de Corredores es conocido muchos años atrás, así vemos que en Europa existen una extensa red de transporte multimodal, que integra puertos oceánicos

a través de vías terrestres ya sean estas carreteras o líneas férreas, las mismas que agilizan el movimiento de cargas y pasajeros.

En Estados Unidos de Norte América de igual manera existen vías terrestres que unen los puertos del Pacífico con los del Atlántico, con la diferencia de que en éste caso es un solo País el dueño de los medios de transportes, territorio y puertos.

En Sudamérica, Colombia y Venezuela hace tiempo ya disponen de éste tipo de corredores uniando el Caribe con el Pacífico.

En estos países los procesos de integración y complementación económica se desarrollan de manera acelerada y con mayor ímpetu, dándole mayor importancia al crecimiento económico, la competencia y la economía a gran escala, que a la preservación de sus fronteras nacionales, originando de ésta manera los “Espacios Económicos” correspondientes a los modelos de globalización.

3 CORREDORES A NIVEL REGIONAL.-

Existe gran interés de los países vecinos para que los corredores pasen por sus territorios, induciendo a firmar diversos convenios entre sí con Brasil, Chile y Perú, cuyos puertos serán salida y llegada obligada, como también lo hicieron Argentina, Paraguay y Uruguay. Partiendo de las rutas marítimas conocidas (atravesando el Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes) se consideran y proyectan los siguientes corredores:

3.1 **Argentina.-**

En coordinación con Chile ha diseñado y construido varios corredores, siendo los principales el corredor Interoceánico Ferro-Fluvial, el mismo que parte del puerto chileno de Iquique y llega al puerto de Barranqueras (Argentina) sobre el Río Paraguay; corredor que en forma experimental se inauguró el año 1995 con el transporte de mercaderías desde Iquique al Puerto mencionado, en el retorno se transportó soya brasileña con destino al continente asiático.³ (Ver Anexo BRAVO).

3.1.1 **Antofagasta – Vía Salta.-**

“Brasil saldrá también al océano Pacífico por el puerto de Antofagasta a través de una ruta de 2.800 Km. que partirá desde el puerto de RIO GRANDE en el Atlántico, según un acuerdo que firmaron los presidente Fernando Color de Mello y Patricio Aylwin durante la entrevista que sostuvieron en Brasilia.

El acuerdo establece que Brasil, Chile y Argentina pondrán en marcha los mecanismos operativos a la brevedad posible.

La vía se iniciará en el puerto de Río Grande, seguirá a Sao Borja y San Tomé en Brasil, pasará por Corrientes, Resistencia, Salta y San Antonio de los Cobres en Argentina, luego atravesará la cordillera de los Andes hasta llegar a Calama y Antofagasta en territorios que

³ Agustín Saavedra Weisse en su libro *Perspectivas de Bolivia* entorno a los Corredores Bioceánicos., Pag. 9.

pertenecieron a Bolivia hasta 1879, puerto sobre el Océano Pacífico”.⁴ (Ver Anexo CHARLIE).

3.1.2 Valparaíso – Montevideo vía Buenos Aires.-

Corredor que partiendo de Valparaíso (Chile) pasa por Mendoza, Buenos Aires y llega a Montevideo República del Uruguay (Ver Anexo DELTA)

3.1.3 Puerto Mont – Buenos Aires .-

Corredor que partiendo de Puerto Mont (Chile) pasa por Neuquen (Argentina) Bahía Blanca y Buenos Aires (Ver Anexo ECO).

3.2 Paraguay.-

El País guaraní tiene proyectado su corredor interoceánico Ferro Fluvial, el mismo que se inicia en Puerto Villeta sobre el Río Paraguay conectándose con la Vía férrea de Puerto Barranquera (Argentina) y llega a Iquique (Ver Anexo FOXTROX); actualmente en funcionamiento y con grandes perspectivas. ” Este país ha firmado con Chile acuerdos bilaterales de gran envergadura y pretende ser eje de las comunicaciones del MERCOSUR con el Océano Pacífico, incluyendo el hecho elemental de contar con el apoyo Norteamericano (plan “challenger”) para convertirse en el nudo de la vinculación aérea Sudamericana”.⁵

⁴ PRESENCIA; 2 de Agosto de 1990.

⁵ Agustín Saavedra Weisse., En su obra ya mencionada. Pag. 63.

3.3. Perú.-

El Perú al tener firmado diferentes convenios con el Brasil, quizás sea el candidato más firme en ésta carrera de Corredores Interoceánicos; entre los principales convenios están el de Cooperación Mutua, el de Conexión Vial y el de Cooperación Amazónica; tiene como prioridad nacional la concreción de los siguientes corredores:

3.3.1 Santos Mollendo ó Matarani (Sueño de los brasileños).-

El Corredor se inicia en Santos; Sao Paulo, Campo Grande, Cuiaba, empalma Porto Velho, Río Branco, Brasilea, Asis Brasil, Iñaparí (Perú) Puerto Maldonado, Puno, Arequipa ó Moquegua e Ilo pudiendo utilizar los puertos de Matarani ó Mollendo. El Perú tiene su principal corredor en mal estado en un 76 % y tiene dificultades de financiamiento por motivos ecológicos de la zona por la que atravesará la carretera; además de los problemas de narcotráfico y terrorismo Senderista y MRTA (Ver Anexo GOLF)

3.3.2 Porto Velho - Asis - Ilo.-

Asis (Brasil) vía Perú por la ruta Iñaparí, Puerto Maldonado, Puerto Iñambari, Macusani, Puno, Moquegua, Ilo ó Matarani; posee una extensión de 2.091 Km. Desde Porto Velho a Ilo. Corredor que desde Porto Velho continuará a Santos por Cuiabá - Campo Grande ó Goiana (Ver Anexo HOTEL).

3.3.3 Porto Velho – Matarani ó Ilo vía Cuzco.-

Este corredor se inicia en Porto Velho pasa por el Puente de Iñambarí vía Cuzco Arequipa a Matarani (2.636 Km.) ó Puerto de Ilo (2.427 Km.) (Ver Anexo INDIAN).

3.3.4 Porto Velho – Matarani ó Ilo vía Macusani.-

Esta ruta se inicia en Porto Velho, Puente Iñambarí, Matarani vía Macusani (2.284 Km.) ó Puerto de Ilo (2.078 Km.) (Ver Anexo JULIET).

3.3.5 Belén do Pará – Paita.-

Corredor Intermodal que se inicia en Belén do Pará (Océano Atlántico) se navega por el Río Amazonas y Marañon hasta Saramisa en el Norte del Perú, siguiendo por carretera por la ruta OLMOS – Lambayeque, Piura y Paita (Ver Anexo KILO).

3.4 Ecuador.-

Corredores Intermodal que parte de Belén do Pará vía fluvial por el Río Amazonas, continuando por el Río Putumayo hasta llegar al Puerto de El Carmen del Putumayo (ECUADOR) población fronteriza con Colombia y siguiendo por carretera hasta el puerto de Esmeraldas sobre las Costas del Océano Pacífico. Este corredor es largo y se tiene que arribar tanto el Río Amazonas como el Putumayo; sus características son similares a las de la

Hidrovia Paraguay – Paraná; se requiere de 60 millones de Dólares Americanos para su implementación (Ver Anexo LIMA).

3.5 Venezuela – Georgetown (Guayana).-

Corredor que inicia en la ciudad de Manaus (AM) sigue por Puerto La Cruz (Venezuela) vía Caracas - Boa Vista – Santa Elena, Puerto Ordáz, ciudad Bolívar y sus variantes Boa Vista –Georgetown (Guayana).⁶ (Ver Anexo MIKE).

3.6 Chile.-

El país del Mapocho es uno de los más interesados en que los corredores pasen por su territorio y sus puertos sean utilizados como inicio o terminal de embarques; así lo ha demostrado firmando convenios con Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, los mismos que priorizan la utilización de puertos chilenos, como muestra de ello ha declarado Puertos Libres para los miembros del MERCOSUR a Iquique, Arica y Antofagasta, ha mejorado sus puertos, carreteras y está invirtiendo fuertes sumas de dinero para habilitar otras vías de acceso a sus puertos para dejar a Bolivia fuera de los corredores; a pesar de contar ya con el transporte estratégico del ferrocarril boliviano con el cual ya tiene asegurado el mayor porcentaje de carga hacia sus puertos; que lamentablemente ofrecen mejores servicios que los puertos peruanos.

⁶ Dr. Miguel de Souza Presidente de la Confederación de las Industrias del Estado de Rondonia y de Fiero.

Chile fuera del corredor ferro - fluvial que tiene con Argentina y el Paraguay, tiene proyectado con el Brasil un ambicioso corredor Ferrocarril Transcontinental que unirá el Atlántico brasileño con el Pacífico chileno. Este corredor recorrerá más de 6.000 kilómetros y partirá del Puerto de Santos en el Estado de Sao Paulo para llegar a los puertos de Antofagasta en el Norte chileno pasando por territorios argentino y paraguayo.

El Ferrocarril Transcontinental fue uno de los principales temas conversados entre los presidentes de Chile Patricio Aylwin y Brasil Fernando Collor de Melho en su entrevista en Brasilia en julio/90; este corredor demorará aproximadamente 4 años para ejecutarlo, este proyecto está en espera de financiamiento.⁷

4 CORREDORES A NIVEL NACIONAL.-

Brasil y Bolivia, después de varias reuniones, encuentros y tres caravanas, las cuales fueron realizadas por autoridades, empresarios, industriales, transportistas y distinguidas personalidades del ámbito empresarial tanto boliviano como brasileño, con el deseo de buscar las mejores y más económicas rutas hacia los puertos del Pacífico con proyección al mercado Asiático, el mismo que pasado el año 2000 tendrá una población de 2/3 de la población total de la tierra y que requerirá de mas de 400 millones de toneladas de granos para su alimentación, cantidad que deberá importarla debido a que su crecimiento poblacional no está a nivel de su producción agrícola, así es que con el análisis futurista hacia esos mercados se han proyectado varios Corredores Interoceánicos por territorio boliviano vía Chile y Perú de los cuales los más importantes son los siguientes:

⁷ PRESENCIA; 18 de Agosto de 1990.

4.1 Corumbá – Arica ó Ilo.-

Corredor que partiendo de Corumbá vía Bolivia – Puerto Suárez, Santa Cruz, Cochabamba, La Paz – Ilo ó Matarani (Perú) con alternativa Arica (Chile) tiene una extensión de 1852 Km. – Corumbá Ilo y 1873 Km. Corumbá – Arica.⁸ Corredor que sale al Océano Atlántico por Cuiabá – Campo Grande – Sao Paulo y Santos; vía férrea excepto el tramo Santa Cruz – Cochabamba (Ver Anexo NOVEMBER A y B).

También se tiene proyectada vía carretera la misma que existe desde Santos hasta Corumbá, faltando el tramo Corumbá – al Pailón, continuando a Santa Cruz – Cochabamba – La Paz – Ilo o Matarani.

Actualmente existe financiamiento del BID y la U.E. (Unión Europea) para los tramos Puerto Suárez , San José de Chiquitos y de éste al Pailón.

4.2 Cáceres – Ilo – Matarani (vía Bolivia)

Ruta que partiendo de Cáceres vía Bolivia, ingresa por San Matías – San Ignacio de Velasco – San Ramón – Santa Cruz – La Paz – Ilo ó Matarani (Perú) con alternativa para Arica (Chile); tiene un recorrido de 2230 Km. De Cáceres a Arica; corredor que sale al Océano Atlántico por Cuiabá – Campo Grande – Santos (Ver Anexo NANDÚ).

⁸ Dr. Miguel de Souza; artículo Corredores de Integración de América del Sur.

4.3 Guajaramirín (RO) – Ilo ó Matarani - Arica.-

Vía Bolivia esta ruta parte de Guajaramirín (Brasil), Guayaramerín (Bolivia) – Riberalta – Yucumo – La Paz – Ilo ó Matarani (Perú) con alternativa Arica (Chile) con un recorrido Guajaramirín – Ilo 1701 Km. y Guajaramirín Arica 1522 Km. Corredor que se comunica en el Océano Atlántico mediante la ruta Cuiabá Goiana – Santos (Ver Anexo OSCAR).

4.4 Porto Velho – Matarani – Ilo – Arica – Iquique (Vía Guayaramerín).-

Corredor que partiendo de Porto Velho – Guajaramirín vía Bolivia Guayaramerín – Riberalta – Yucumo – La Paz – Ilo con alternativas Matarani (Perú) ó Arica e Iquique (Chile) cuyas distancias son las siguientes: Porto Velho – Matarani 2.121 Km., Porto Velho – Ilo 2.039 Km.; Porto Velho – Arica 1.860 Km. y Porto Velho – Iquique 2.085 Km. (Ver Anexo PAPA).

4.5 Porto Velho – Matarani – Ilo – Arica – Iquique Vía Costa Marquez (Brasil).-

Vía Bolivia Costa Marquez, Puerto Ustares (Bolivia) San Joaquín, San Ramón, Trinidad, San Ignacio de Moxos, San Borja, Yucumo, Alto Beni, La Paz,, Ilo ó Matarani (Perú) con alternativa Arica e Iquique. Las distancias son las siguientes:

Porto Velho Matarani	2.421 Km. (vía Costa Marquez)
Porto Velho Ilo	2.339 Km. (vía Costa Marquez)
Porto Velho Arica	2.160 Km. (vía Costa Marquez)

Porto Velho Iquique 2.385 Km. (vía Costa Marquez)⁹

(Ver Anexo QUEBEC A y B).

4.6 Corredor Intermodal Guajaramirín (RO) Ilo – Arica vía Puerto Villarroel.-

Ruta fluvial y terrestre que parte de Guajaramirín (Brasil), Puerto Varador (TDD), Puerto Villarroel, por agua; de este puerto vía carretera a Cochabamba, La Paz, Ilo, Matarani con alternativa Arica e Iquique. La distancia desde Guajaramirín a Puerto Villarroel es de 1.317 Km. y de éste a Ilo es de 1.090 Km. De Puerto Villarroel a Arica es de 911 Km. (Ver Anexo ROMEO).

4.7 Corredor Intermodal vía Costa Marquez – Ilo - Arica.-

Corredor que parte del puerto de Costa Marquez por el Río Itenez hasta la desembocadura al Río Mamoré, luego arribando el Río Mamoré, Puerto Siles, Puerto Varador y Puerto Villarroel, de éste punto a Cochabamba, La Paz, Ilo, Matarani ó Arica Iquique. Las distancias son las siguientes:

Costa Marquez – Ilo 2.296 Km.

Costa Marquez – Arica 2.117 Km.

Corredor que se comunica con el Océano Atlántico mediante la carretera Costa Marquez – Porto Velho – Campo Grande – Sao Paulo. (Ver Anexo SIERRA).

⁹ Fuente: Sistema Fecomercio/ RO.

Para mayor información del estado de los Puertos y Corredores bolivianos, así como los costos necesarios para su habilitación, se recomienda ver el Anexo TANGO.

4.8 Consideraciones hecha por el Ing. Marcos Ribeiros Dantas, sobre los Corredores Interoceánicos que pasan por Bolivia.-

El experto brasileño en comunicaciones y carreteras expresó lo siguiente: “Falta poco para concluir la unión de Brasil – Bolivia – Pacífico” entre sus consideraciones hace notar que Brasil al exportar desde Puertos del Pacífico por las macro vías las distancias se acortan, tal es el caso que desde Matarani – Honolulu – Yokohama son 16.511 Km. y Antofagasta Honolulu – Yokohama son 17.124 Km. demostrando que se disminuyen entre 5.070 y 7.900 Km. De distancia lo cual implica una economía de hasta 100 a 150 \$US. Por Tonelada”.

El Sr. Dantas destaca que las rutas por puertos atravesando territorio boliviano necesariamente deben recibir el STATUS de “Carretera Panamericana”, así mismo expresó dicho experto asegurando mediante acuerdos bilaterales el libre tránsito de vehículos brasileños en territorio boliviano. Las rutas propuestas son las siguientes:

4.8.1 Ruta Cuiabá – Bolivia - Pacífico.-

Esta ruta parte de Cuiabá, Puerto Espiridiao, pasa por Aguapeí hasta la frontera con Bolivia, sigue hasta San Ignacio de Velasco, pasando por San Diego. El interés de Brasil es de proyectar una variante de

221 Km. pasando por Castedo hasta los Troncos; luego seguirá a Okinawa por una carretera ya existente de 27 Km.; de Okinawa ya existe la carretera asfaltada hasta Caracollo (639 Km.) pasando por Montero donde se encuentra con el Corredor Interoceánico que viene de Campo Grande - Corumbá - Santa Cruz. De Caracollo se unirá con la Carretera Oruro y La Paz. Las opciones que propone Dantas para llegar al Pacífico son:

(a-1) Arica - Iquique.-

Cuiabá - Arica con una extensión de	1.975 Km.
Cuiabá - Iquique con una extensión de	2.276 Km.

(a-2) Ilo Matarani.-

Cuiabá - Ilo con una distancia de	2.210 Km.
Cuiabá - Matarani con una distancia de	2.274 Km.

(a-3) Antofagasta.-

Cuiabá Antofagasta carretera	1.515 Kms.
Ferrovía	<u>920 Kms.</u>
Total	2.443 Kms.

4.8.2 Ruta Porto Velho – Bolivia - Pacífico.-

Cuyas rutas son las ya conocidas que parten de Porto Velho por la carretera BR-364 para encontrarse con la BR-425 cerca del Abuná, luego sigue al Sur hasta Guajaramirín a orillas del Río Mamoré para ingresar a Bolivia por Guayaramerín (Puerto Sucre) y luego seguir por la ruta ya mencionada cuyas distancias son las siguientes:

Porto Velho -	Arica	1.900 Kms. (Chile)
Porto Velho -	Iquique (vía Arica)	2.222 Kms. (Chile)
Porto Velho -	Matarani	2.205 Kms. (Perú)
Porto Velho -	Ilo	2.141 Kms. (Perú)
Porto Velho -	Antofagasta	2.016 Kms. (Chile)

4.8.3 Ruta Campo Grande – Corumbá – Bolivia - Pacífico.-

Vía que parte de Campo Grande (Brasil), Corumbá, ingresa a Bolivia por Puerto Suárez (carretera en estado precario) carretera de 659 Km. hasta Santa Cruz.

Las distancias desde Campo Grande hasta el Pacífico vía Bolivia son las siguientes:

Campo Grande – Corumbá – Arica	2.228 Kms.
Campo Grande – Corumbá – Iquique (vía Arica)	2.529 Kms.
Campo Grande – Corumbá – Ilo	2.463 Kms.
Campo Grande – Corumbá – Matarani	2.527 Kms.
Campo Grande – Corumbá – Antofagasta	2.245 Kms.

El Ing. Dantas así mismo destaca las distancias de las actuales rutas de navegación a partir del puerto de Santos (Atlántico) al puerto Japonés de Yokohama que es el principal puerto de destino.

- Santos – Canal de Panamá – San Francisco – Yokohama 22.944 Kms.
- Santos – Estrecho de Magallanes – Valparaíso – Yokohama 23.650 Kms.
- Santos – Africa do Sul – Trigras Asiáticos – Yokohama 22.420 Kms.
- Santos – Callao - Honolulu – Yokohama 15.849 Kms.

El expositor menciona que el transporte de mercaderías por el Pacífico a través de Bolivia debe ser considerado PRIORITARIO POR EL BRASIL.

5. **CONCLUSIONES PARCIALES**

Existe infinidad de corredores y proyectos por diferentes países vecinos y propios, unos en funcionamiento y otros en proyectos en busca de financiamientos, con diferentes tipos de problemas; ojalá se concreten las carreteras proyectadas por territorio boliviano para así iniciar el despegue al desarrollo de nuestra Patria.



CAPITULO II

ANALISIS DE SITUACION
ACTUAL DE LOS CORREDORES
INTEROCEANICOS INTERNACIONALES
Y NACIONALES EN EL CONTEXTO DE
LOS FACTORES DE PODER

CAPITULO II

ANÁLISIS DE SITUACION ACTUAL DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS INTERNACIONALES Y NACIONALES EN EL CONTEXTO DE LOS FACTORES DE PODER

1. BREVE ANÁLISIS GEOPOLÍTICO DE LOS PAÍSES VECINOS.-

Para varios estudiosos de la materia, la Geopolítica no es una ciencia, sino una doctrina ó conjunto dinámico de opiniones ligadas a la Geografía, la Política, la Economía, la Filosofía, la Historia, etc; ya que ciencia es el conocimiento de algo que puede ser demostrado o palpado físicamente, manteniendo universalidad en sus principios. Para demostrar un conocimiento al ser experimentado debe dar los mismos resultados y tener preceptos únicos en todo el continente; es decir que la geopolítica debe ser una para todos y no la existencia de una geopolítica diferente para cada País.

La ciencia es un sistema de conocimientos en desarrollo los cuales se consiguen mediante los métodos de investigación adecuados y se reflejan en resultados exactos, cuya veracidad se puede comprobar y demostrar a través de la practica social.

La Doctrina en cambio se define como el conjunto de pensamientos y opiniones de una escuela o corriente, ya sea política, económica o social.

Hasta la conclusión de la Segunda Guerra Mundial e incluso durante la época de la Guerra Fría entre los bloques Capitalistas y Socialistas, la Geopolítica tuvo su mayor apogeo y fue el punto de atención de conductores políticos y militares de todas las naciones que le reconocieron una importancia sostenida.

En América del Sur varios países le dieron su atención con la finalidad de justificar sus aspiraciones o intereses políticos en otros Estados.

En Bolivia se la considera como orientadora de la realidad geográfica del país en la conducción del Estado. La mayoría de los países consideran o vinculan ésta ciencia o doctrina a sus pretensiones territoriales, y no lo hacen por necesidad de espacio vital sino por la riqueza o recursos indispensables que ellos encierran para la mejora de la vida económica de sus naciones y pueblos.

1.1 Geopolítica Argentina

La República Argentina es un país rico en recursos de toda especie y dispone de infraestructura productiva considerable. Este país hasta la década de los años cuarenta, ostentó el noveno lugar entre los países más desarrollados del mundo; actualmente se encuentran con muchas dificultades pero está superando una gran crisis económica.

Durante el año 1978 por problemas de límites territorial estuvo en alerta militar, próximo a entrar en conflicto bélico con Chile por los límites australes; que gracias al arbitraje papal y la aceptación respeto y cumplimiento del mismo dichos preparativos quedaron aplacados, sin que esto significara la finalización

de similares problemas mas al Norte, los mismos que Argentina mantiene en Statu Quo.

Con la Guerra de las Malvinas el año 1982 la economía y moral de la población y emigrantes europeos fue resquebrajada, los mismos que años antes habían hecho de Argentina uno de los países mas prósperos de América del Sur. El pueblo argentino ha realizado grandes esfuerzos para alcanzar el actual sitio sin poder llegar al deseado o el que ostentó hasta fines del año cuarenta. Con la política interna emprendida por el Presidente Carlos Saúl Menem ha logrado una estabilización, y busca ansiosamente su plena recuperación económica.

La política actual argentina está dirigida hacia su recuperación económica sin miras de otras aspiraciones ajenas a resolver anteriores problemas con Chile. La preocupación respecto a liderazgo Latinoamericano que en el pasado caracterizó la política externa, actualmente está volcada al acercamiento hacia el Paraguay, Brasil y Uruguay, creando un clima propicio para impulsar el MERCOSUR del cual es parte integrante.

La Argentina al igual que muchos países Latinoamericanos dedica su mayor esfuerzo a proporcionar el bienestar a su pueblo, buscando y manteniendo una política adecuada al aprovechamiento del potencial de recursos naturales y humanos.

Argentina al igual que Brasil tiene dificultades para alcanzar, abrirse paso o acceso al Océano Pacifico, pero tiene planes para lograrlo, los mismos que lejos de ser bélicos, son pacíficos y beneficiosos para los países que permitan

ser cruzados, para la fluidez de su comercio con países del Mercado Asiático.

La Geopolítica Argentina en el ámbito nacional está apuntada más a la recuperación económica que a la de "Espacios Vitales", cuyo mayor objetivo es de buscar o ampliar mercado para su producción agrícola y de productos acabados. Con respecto a Bolivia no se considera ninguna peligrosidad.

1.2 Geopolítica Brasileña

Brasil, desde las épocas del imperio, ha realizado grandes esfuerzos para ampliar su territorio y dar cabida a la super población asentada en esa vasta superficie terrestre, la misma que ha conseguido a costa de sus vecinos unas ocasiones por la fuerza, otras en forma diplomática. No obstante de la ampliación de sus fronteras, últimamente los gobiernos se vieron obligados a volcar sus esperanzas en la explotación de las riquezas naturales de las selvas amazónicas causando una depredación incontrolada la cual ha ocasionado un desequilibrio ecológico mundial. En previsión a ésta situación en el pasado colonial, imperial y republicano, el Brasil ha ido acaparando mas y más el entorno amazónico, con el convencimiento de conquistar tierras y recursos naturales para sus generaciones posteriores. Fruto de esas políticas fue el despojo perpetrado a Bolivia de sus territorios del Acre y el Matto Grosso, de igual forma sucedió con el Paraguay después de la Guerra de la Triple Alianza y mediante avances pacíficos con Venezuela, Colombia, las Guayanas y el Perú.

Las enseñanzas y propósitos de expansionismo dejados por el Barón de Río Branco, heredados de Portugal todavía no han cesado en Brasil frente a sus

vecinos. El objetivo de alcanzar el Océano Pacífico para lograr mejores beneficios económicos en sus exportaciones sigue latente, en igual forma su tendencia de supremacía Sudamericana, apoyándose en su potencial humano y económico debido a su enorme territorio. Sin embargo estas pretensiones actualmente están detenidas por desequilibrios internos.

Brasil a pesar de su poderío económico posee un desequilibrio interno, así vemos que el Sur del Brasil es muy desarrollado, con industrias de gran consideración, generadoras de enormes riquezas para el País, mientras que en el Noroeste la gente se debate en una extrema pobreza, opuesta a la opulencia del Sur brasileño, sin esperanzas de un desarrollo integral.

Esto obliga al Gobierno Federal a fomentar estrategias dirigidas al potenciamiento de la industria y el comercio para ampliar su economía y reducir el hambre y desempleo, las mismas que constituyen un lastre para el desarrollo integral del Brasil.

Con el retorno de la Democracia en Sudamérica y en el Brasil se abriga la esperanza de mejores días para éste País; se aumenta la posibilidad de un crecimiento económico al existir mejores lasos de amistad y cooperación con los países vecinos para aunar esfuerzos y en forma conjunta buscar mejores mercados para sus productos agrícolas, materias primas, productos semi industrializados e industrializados.

Gran parte de la población del Brasil, en forma pacífica se ha estado instalando en forma ilegal en territorios fronterizos de sus vecinos países, especialmente en Bolivia y el Paraguay, la que explota los recursos naturales sin el

consentimiento de los Estados mencionados, atentando contra la soberanía de estos países.

El avance de la construcción del gasoducto Santa Cruz Sao Paulo y la explotación de la Represa de Itaipú, preocupan en cuanto a la injerencia que dichos mecanismos económicos podrían originar en los países socios.

"La Geopolítica brasileña en la actualidad mas parece una incursión en la Geoeconomía a la que tienden la mayoría de los países del mundo"¹⁰

La Geopolítica brasileña en el ámbito regional está más dirigida al campo económico, buscando los mercados para sus productos agropecuarios en el Continente Asiático, últimamente con la firma del Convenio del Gas hacia la zona industrial de Sao Paulo, sus lazos de amistad se hicieron más estrechos y con mayores posibilidades de cooperación; aunque su Geopolítica de espacios vitales "hacia Bolivia no se debe descartar debido a su invasión pacífica en el Noreste del País".

1.3 Geopolítica Chilena

Chile es uno de los países que más que nadie ha aplicado los conceptos geopolíticos. El instigador e iniciador de la conquista mapochina fue Diego Portales; así es que sus seguidores fueron fieles cumplidores al haber consumado la conquista del Litoral boliviano el año 1879 y que posteriormente con descaro llevan adelante esa consigna Pinochet, Merino y otros.

¹⁰ Extractado de la Tesis "Corredores Bioceánicos". Seguridad y Fuerzas Armadas. Autor C.I.D.

Chile al nacer a la vida independiente contaba con un estrecho y desértico territorio, destinado a sostener en la miseria a su población, la misma que se dedicaba a la agricultura y explotación de la pesca, por no contar con otros recursos dicho territorio. Esta situación, desesperadamente obligó a sus gobernantes a apoderarse de los ricos territorios de los países vecinos, primeramente de parte de la Patagonia dependiente del Virreynato de la Plata y luego del territorio de Atacama y Tarapacá de Bolivia y Perú respectivamente.

Con estas conquistas Chile logró cambiar la historia y economía de su País. La explotación del salitre, cobre y plata de los territorios usurpados permitió el cambio de País miserable en uno de los más prósperos de Sudamérica.

Chile con fines de sustentar sus posiciones, obstaculiza el potenciamiento y surgimiento de sus vecinos; así lo hizo apoyando veladamente a Inglaterra y Estados Unidos para reconquistar las Islas Malvinas, mismas que ya se encontraban en manos argentinas; de igual manera utiliza diferentes estrategias para evitar el resurgimiento del Perú y pone oídos sordos a iniciativas latinoamericanas para solucionar el problema del enclaustramiento boliviano.

Después de la explotación de mas de un siglo, de los ricos territorios antes bolivianos, la angurria chilena no se ha detenido, aun sigue usurpando recursos naturales bolivianos, así lo ha demostrado desviando primeramente las aguas del Río Lauca y últimamente el uso abusivo de las aguas del Río Silala.

Con todos estos beneficios Chile ha logrado desarrollar una fuerte economía, la misma que traspasa sus fronteras en busca de mejores mercados de colocación,

así accedió a Bolivia y Argentina y pudo hacerse socio de sus servicios estratégicos, desde donde puede controlar el surgimiento de estos. (Ferrocarril, Bancos, Telecomunicaciones, salud, etc.).

La Geopolítica chilena mira hacia las montañas y llanuras bolivianas; valles y pampas argentinas para conformar el nuevo Chile ansiado por todos los chilenos.

Las conquistas del pasado y el temor de una reconquista por sus legítimos dueños, hace que este País emprenda una carrera armamentista, razón por la cual actualmente cuenta con unas Fuerzas Armadas de las más equipadas y sofisticadas de Sudamérica, la misma que en 23 años aumentaron 4 veces sus efectivos iniciales, siendo superadas solo en número por Brasil, su carrera armamentista ha sobrepasado los límites que las potencias mundiales han señalado para mantener el equilibrio de la paz en Sudamérica y a la vez mundial.

La Geopolítica regional de Chile es de doble sentido; por una parte de introducirse en la economía de los países vecinos sobre todo en la parte medular de las empresas estratégicas desde donde puede controlar las pocas posibilidades de adelanto de los mismos, tiene una política muy astuta y amparada en el poderío de sus Fuerzas Armadas realiza arbitrariedades con sus vecinos y cínicamente usurpa recursos naturales de los mismos sin mayores dificultades. En el caso de Bolivia logró introducirse en la administración y operación de los ferrocarriles, en el sistema bancario, administración pública, socio con el 30% de los capitales de ENTEL, salud, limpieza, etc.

1.4 Geopolítica Paraguaya

El Paraguay debilitado en el siglo pasado por la Guerra de la Triple Alianza, alimentó siempre la idea de los conquistadores españoles, unir la Cuenca Río Platense con la Amazónica en provecho del Paraguay.

Sumido en el aislamiento no le permitió desarrollar su industria ni el comercio con sus vecinos u otros países, limitándose a la venta de cítricos, caña de azúcar y poco ganado a los Estados Sureños del Brasil y poblaciones argentinas fronterizas; las mismas que posteriormente gravitan económica y políticamente en el País.

Con el deseo de prosperidad y habidos de contar con petróleo para impulsar su desarrollo y asusado por la Argentina le incitaron a lanzar una ofensiva diplomática en contra de Bolivia reclamando territorios del Chaco Boreal, antes legítimos territorios bolivianos, los mismos que formaban fronteras con Paraguay en las confluencias de los Ríos Pilcomayo y Paraguay frente a la ciudad de Asunción. Los acontecimientos de 1928 y 1932 los empujaron a una Guerra subvencionada por la República Argentina, para apoderarse de los campos petrolíferos ya conocidos de Bolivia en el Chaco Boreal. Después de la Guerra del Chaco, el Paraguay anexó un amplio territorio boliviano, quizás mas de lo concebido, pero nada de petróleo frustrando sus ambiciones y deseos por los cuales fue impulsado a la guerra.

La casual derrota los exaltó hasta hace muy poco, la ambición paraguaya para llegar hasta la zona petrolera y también al hierro del Mutún, fue notoria acusando un posible separatismo del Oriente boliviano. La prolongada dictadura del Gral.

Stroesner tenía como objetivo principal desarrollar y potenciar el Chaco Boreal sobre todo Boquerón y Olimpo para ser utilizado como punta de lanza para llegar al Oriente boliviano. El cambio de política después de la caída del régimen militar no permitió seguir con los propósitos de avance al Noreste, permaneciendo latente este objetivo hasta solucionar problemas económicos internos.

Con sus socios Argentina y Brasil, el Paraguay explota el suministro de energía eléctrica mayor del mundo; Itaipú y Yasiretá respectivamente. También posee una carretera de 759 Kms. que parte de Asunción y llega hasta la frontera con Bolivia la "Trans Chaco", asimismo tiene proyectado la construcción de otra para integrar todo su territorio y conectarlo a la vía fluvial del Océano Atlántico. Asimismo ambiciona llegar al Océano Pacífico a través de la Argentina y Chile, en busca de mejores mercados para sus productos, objetivo que está consiguiendo en parte desde el año 1995.

La Geopolítica del Paraguay por el momento es más de Geoeconomía, busca su despegue económico sin descartar a largo plazo la busca de "Espacios Vitales", cuando haya superado los problemas económicos que hoy le sofocan.

1.5 Geopolítica Peruana

Durante los movimientos para la independencia del Perú y Bolivia, los peruanos no mantuvieron el interés de unidad de los pueblos, cuyos orígenes e historia son comunes. Agustín Gamarra en dos oportunidades intentó anexar Bolivia al Perú por medios bélicos pero fue resistido tenazmente por los bolivianos. Por su parte el Mariscal Andrés de Santa Cruz mediante la Confederación Perú Boliviana, hizo

renacer la esperanza de constituir un País muy poderoso, tal fue así que los vecinos Argentina y Chile unificaron sus esfuerzos para destruir esta Confederación consumándola en la derrota en Yungay.

El año 1879 el Perú también se enfrentó con Chile donde éste último le arrebató el territorio del Tarapacá, pero después del Tratado de Ancón, el Perú selló su amistad con Chile. Después de éste acontecimiento durante el gobierno de Velasco Alvarado y antes de éste 1968-1981, potenció sus Fuerzas Armadas con el apoyo de la Unión Soviética, con la clara intención de recuperar su territorio perdido en la Guerra del Pacífico. Debido a la persuasión de Estados Unidos bajo amenaza, el Perú depona esta actitud y se mantiene en Statu Quo hasta nuestros días.

El Perú desde su nacimiento a la vida republicana planificó su política de llevar a cabo la determinación de límites fronterizos con Brasil, Ecuador y Bolivia, resolviendo favorablemente con los dos últimos gracias a su poderío militar, a pesar de todo esto aun en nuestros días persisten problemas de límites con el Ecuador, el mismo que hace peligrar la paz Sudamericana.

En los últimos años el Perú ha tenido graves problemas limítrofes con el Ecuador habiendo llegado incluso al enfrentamiento bélico o guerra no declarada, la cual fue intervenida por los países vecinos enfriando esta actitud. Asimismo durante el gobierno del Ing. Alberto Fujimori después de varios enfrentamientos con grupos guerrilleros y terroristas de Sendero Luminoso y MRTA, la policía conjuntamente con las Fuerzas Armadas peruanas han logrado disminuir las amenazas de estos dos grupos terroristas devolviendo la tranquilidad al pueblo peruano.

Después de la derrota de insurgentes y terroristas, el Perú ha encumbrado una estrategia que conduzca al pueblo peruano a alcanzar una economía saludable que le permita competir con otros países desarrollados.

Como en los últimos años el expansionismo económico chileno ha sido mayor sobre todo el dirigido a Bolivia; el Perú ha proporcionado facilidades en el uso del Puerto de Ilo, con el acuerdo Marco Mariscal Andrés de Santa Cruz (Ver Anexo "UNIFOR"), abriendo una posibilidad de Integración Binacional, fuera del acuerdo de Cartagena.

En igual forma que en otros países Latinoamericanos el Perú germina políticas económicas expansionistas pacificas y no bélicas, sin que esto signifique el descuido de sus fronteras y defensa de la Soberanía y Objetivos Nacionales.

Se considera que la Geopolítica del vecino peruano es más de carácter económico que territorial, al menos en lo que respecta a Bolivia se la ve mas saludable que la de los otros países fronterizos.

2 CORREDOR INTEROCEANICO QUE PASA POR TERRITORIO ARGENTINO Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL

2.1 Influencia Política

El principal corredor diseñado por la Argentina y en actual vigencia Iquique - Puerto Barranquera sobre el río Paraguay, permite el transporte de cargas proveniente de la Hidrovía Paraguay - Paraná; el cual con el transcurrir del tiempo cuando nuestros corredores estén habilitados pueda ser que afecte las políticas

de transporte bolivianas, ya que la misma está enfocada para captar gran parte de la producción del MERCOSUR, sobre todo la exportación de productos del Brasil hacia el Pacífico. Esta situación es posible revertir utilizando políticas adecuadas para que esa carga sea transportada por vehículos y por carreteras bolivianas. En la actualidad su influencia dentro del campo político no tiene mucho asidero o influencia.

2.2 Influencia Económica

El Corredor Puerto Barranquera - Iquique dentro del campo económico desde el punto de vista de la economía de Bolivia, tiene una leve influencia actualmente ya que al transportarse cargas hacia el Pacífico por territorio argentino y chileno el Estado Boliviano deja de percibir los pagos de peaje y venta de servicios, los cuales no dejan de ser considerables. Al estar nuestros corredores habilitados al 100 % su influencia será mayor.

2.3 Influencia Social

Dentro del campo social el Corredor Iquique - Puerto Barranqueras tiene una leve influencia ya que al ser transportada la carga hacia los puertos del Pacífico por otras carreteras y medios, el personal que vende servicios a los transportistas deja de percibir esos ingresos, es decir tiene menos trabajo y por lo tanto su remuneración por la venta de servicios es menor, además que al disminuir el tránsito de vehículos los beneficios que percibe por el transporte de mercaderías hacia y desde sus lugares de expendio sufren incrementos, afectando la economía de los vivientes o residentes en las carreteras o vías por donde circulan los medios de transportes.

2.4 Influencia Militar

Dentro del campo militar el corredor Puerto Barranqueras - Iquique a simple vista pareciera no tener importancia, pues al no pasar por territorio boliviano su influencia será imperceptible; pero al analizar el campo estratégico en el cual se mueve el País chileno su influencia es de mayor significación. Bien conocemos que al mover carga por Puertos chilenos se está colaborando al potenciamiento económico, social y militar de la zona Norte de ese País, la cual actualmente depende en mayor proporción de la carga que ingresa o sale desde y hacia Bolivia. En si dejaría de gravitar nuestra presencia en esos puertos. Por parte de Argentina su influencia es nula.

3. CORREDORES INTEROCEANICOS QUE PASAN POR TERRITORIO PERUANO

3.1 Influencia Política

El principal Corredor Interoceánico peruano diseñado para las exportaciones de soya y productos agropecuarios brasileños, actualmente en procura de mejorar infraestructura, sobre todo en el territorio peruano (76% en mal estado) ya que el tramo brasileño un 96% está expedito faltándole 115 Km. de Carretera para su asfaltado (Brasilea - Asís Brasil). Su influencia dentro de las políticas camineras de Bolivia en la actualidad no tiene mucha importancia ya que no está en servicio, muy posiblemente en el futuro tenga que competir con Bolivia y será entonces que sí su influencia política tendrá mayor incidencia.

3.2 Influencia Económica

El Corredor Asís Brasil - Ilo ó Matarani dentro del campo económico es nulo en la actualidad; su influencia será de mayor significación cuando este habilitado y entre en servicio, porque gran parte de la producción del Acre, saldría

por ese corredor, disminuyendo la afluencia de vehículos y carga por los corredores bolivianos, causa que afectaría los ingresos económicos por venta de servicios, peajes y otros beneficios que lleva consigo los corredores.

3.3 Influencia Social

En el Campo Social por el momento no tiene ninguna importancia por estar sin habilitar, no así cuando ya este en servicios que sin duda alguna tendría una circulación regular de vehículos sobre todo la producción del territorio del Acre que le quedaría más cerca sacar sus productos por esa vía; (1.000.000 de TN. Aprox.) hacia los puertos del Pacífico. En estas circunstancias si disminuirá la circulación de vehículos en un 20 a 25 % lo cual afectará en la venta de servicios y otros aspectos que tienen que ver con el campo social, el mismo transporte para sus propios productos de los vivientes en la zona, adquisición de productos de importación, menos ingresos y por lo tanto menos beneficios sociales

3.4 Influencia Militar

De acuerdo al análisis geopolítico del Perú no se teme ninguna actitud que grave nuestra seguridad, más por el contrario existe buena predisposición para

la cooperación mutua y acción de conjunto en contra de la ambición mapochina; por lo tanto su influencia en el campo militar es más bien favorable.

4. CORREDORES INTEROCEANICOS QUE PASAN POR TERRITORIO PARAGUAYO

4.1 Influencia Política

El Corredor Villeta - Iquique al igual que el Corredor Argentino Barranqueras - Iquique permitirá el transporte de gran parte de la producción del Paraguay e Hidrovía Paraguay - Paraná hacia los mercados del Asia y Pacífico; por el momento su influencia dentro de la política caminera e intereses bolivianos no es muy acentuada en vista de que nuestras vías no están habilitadas al 100%, por lo tanto no tenemos la capacidad de prestar servicios a la cantidad de vehículos que significaría todo el volumen de carga que genera la Hidrovía.

4.2 Influencia Económica

La influencia económica de este corredor frente a los intereses bolivianos, no dejan de tener su significación, ya que al mejorar sus ingresos económicos ya sea por exportación de sus productos como también por ventas de servicios lo coloca en una situación favorable frente a la nuestra; más los socios que tiene para su salida al Pacífico por este corredor, pueden influenciar e incitar a cambiar de actitud hacia nosotros. Aunque actualmente su influencia es moderada pero en el futuro será de mayor consideración, este corredor disminuirá los ingresos a Bolivia por rubros de transporte.

4.3 Influencia Social

Este corredor dentro del campo social influye en poca proporción a nuestros intereses poblacionales de los corredores bolivianos por la misma razón de disminuir el tráfico vehicular de nuestras vías, por lo tanto se venderá menos servicios, menores posibilidades de transporte barato, por lo que se tendrá menos trabajo, menos ingresos familiares los mismos que inciden en la mejora social de nuestra población vial.

4.4 Influencia Militar

Este corredor dentro del campo militar afecta a los intereses nacionales, es sabido que con vías internacionales progresará en todo sentido, lo cual le permite potenciar sus Fuerzas Armadas, puede obtener mayores recursos y medios militares para el futuro, además de permitirle mayor desplazamiento de fuerzas a través de ésta vía.

No debemos olvidar que su objetivo durante la guerra del Chaco no fue alcanzado y que por el momento permanece adormecido, pero puede suceder que al obtener mayores recursos y apoyo de sus actuales socios puede renacer la idea.

5. CORREDORES INTEROCEANICOS QUE PASEN POR TERRITORIO Y PUERTOS CHILENOS Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO NACIONAL.

5.1 Influencia Política

Es demás conocido para todos los bolivianos que toda actividad Internacional de carreteras o puertos manejada por Chile siempre está en contra de los intereses bolivianos.

El lograr que toda o la mayoría de las cargas que salgan al Pacífico por puertos chilenos es el principal objetivo chileno; el mismo que va en contra de nuestros intereses y política nacional; pues con ello potenciaría económica, social y militarmente los puertos del Norte de Chile, los mismos que en la actualidad subsisten gracias al transporte que Bolivia les proporciona mediante las importaciones y exportaciones de minerales, materias primas y otras mercaderías.

A pesar de los compromisos existentes con el Tratado de 1904 el tratamiento a las cargas bolivianas es malo y sería pésimo si Chile consigue su objetivo. Pues ya no dependería de Bolivia, sino de las cargas brasileñas y del MERCOSUR. Quedando Bolivia sin ninguna presión para mejorar su tratamiento y lo primordial su costa soberana sobre el Pacífico.

5.2 Influencia Económica

En el campo económico su influencia no tiene incidencia en forma directa pero si indirectamente ya que todo ingreso por servicio de puertos o transporte son economías que fortalecen a Chile lo cual nos distancia cada vez más de él y hace que nuestras esperanzas de soberanía en los puertos del Pacífico se alejen más.

Se dice que directamente no influyen por que no nos quita transporte ni servicios, ya que viene a ser una terminal o inicio de corredor; que lamentablemente ofrece mejores servicios portuarios que los puertos de peruanos.

5.3 Influencia Social

La influencia de puertos en costa chilena, pues no quita servicios, ni transportes por lo tanto su incidencia es nula.

5.4 Influencia Militar

Tal como se expresó en el punto anterior en forma directa no influye, pero sí indirectamente puesto que a través del ingreso económico se fortalecen sus Fuerzas Armadas. También a través del transporte obtiene mayores conocimientos de nuestros corredores y actividades militares, a pesar de que ya en Bolivia los tenemos dentro de las actividades más importantes del que hacer Nacional, así es que están enterados de toda la actividad económica, política, social y militar.

6. ANÁLISIS DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS QUE PASAN POR TERRITORIO NACIONAL

"Si bien la importancia o fin que tiene este estudio es el desarrollo de la conexión Interoceánica para la inserción Internacional de Bolivia, queda establecido que el fin último de éste propósito es una verdadera integración interna del País, tanto en sus

componentes físicos - geográficos como sociales y étnico - culturales. De alguna manera los corredores Interoceánicos se convierten en la correa de transmisión central que permitirá el logro de avances concretos y significativos en el desarrollo humano sostenible de Bolivia"¹¹.

En éste sentido, el rol integrador de los corredores Interoceánicos está en lo interno, estrechamente relacionado con la equidad tanto en su dimensión regional como social.

En Bolivia se ha visto que la gran mayoría de escritores, prensa, políticos y autoridades cívicas o departamentales, cada uno ha trazado de manera individual diferentes rutas Interoceánicas, unas en desmedro de otras, es decir se entró en una competencia; lo cual no es conveniente y se debe superar dentro del marco de la honestidad y ética profesional, despojándose del apasionamiento y desterrando el regionalismo, pensando que Bolivia es una sola y que todos formamos partes de esa única Bolivia, por lo que debemos luchar en forma unánime. Para trazar una ruta, corredor o vía de comunicación; se debe basar en la "Premisa básica sobre la esencia del valor de una vía, es decir su funcionalidad dentro de una red o sistema que permita encontrar complementos integrales y no rivalidades entre los diferentes ejes de Comunicación".¹²

En este sentido se considera tres principales corredores Interoceánicos que pasan por nuestro territorio.

¹¹ Vincent Gomez - Garcia e su obra mencionada. Pag. 205.

¹² Vincent Gomez - Garcia en su obra mencionada, Pag. 207

6.1 Corredor Puerto Suárez - Santa Cruz - Cochabamba - Tambo Quemado/Desaguadero, con su variante San Matías - San Ignacio de Velasco - Santa Cruz.

En éste corredor la columna vertebral la constituye el eje troncal del sistema de transporte boliviano Santa Cruz - Cochabamba - La Paz, en el sistema carretero no así en el ferroviario, donde no existe comunicación entre Santa Cruz y Cochabamba; el que urge sea habilitado para así poder entrar en este transporte que es el mas barato y permite transportar mayores volúmenes de carga. (Costo 507.000.000 \$US Aiquile - Santa Cruz). En este eje troncal se presentan dos variables o variantes diferenciadas en cada extremo.

En el oriente el tramo carretero San Matías que unirá territorio boliviano con el Estado brasileño de Matto Grosso y su capital Cuiabá (centro agro-industrial de éste Estado) o el tramo ferroviario hacia Quijarro - Corumbá en la frontera con el Estado brasileño de Matto Grosso do Sul y que tendrá comunicación por carretera y ferroviaria hasta el Puerto de Santos, Río de Janeiro y Paranaguá.

En el extremo occidental del eje troncal del sistema de transporte boliviano (La Paz) las alternativas son dos:

- El camino carretero hacia Tambo Quemado con conexión directa hasta el puerto chileno de Arica o la ferrovía La Paz - Arica.
- La ruta carretera hasta Desaguadero con conexión al puerto peruano de Ilo o el ferrocarril hasta el Puerto de Matarani con dos transbordos en Guaqui y Puno (204 Km. vía lacustre).

Comparando las ventajas y comodidades que poseen cada uno de los puertos del Pacífico, no cabe duda que objetiva y prácticamente el puerto que reúne con las mayores comodidades y servicios es Arica. Lamentablemente los puertos peruanos requieren de una serie de mejoras de puertos e infraestructura para poder competir con los puertos chilenos.

Se espera un pronto progreso de los puertos peruanos y así de esta manera poder atraer mayor actividad comercial y de transporte por los mismos.

Del estado actual de carreteras y líneas férreas del oriente boliviano, se deduce que Bolivia tiene un gran interés o prioridad en el corto y mediano plazo, en promover y poner en funcionamiento o eficiencia el corredor intermodal Cuiabá - Santos/Arica o Ilo para generar economías de escala que posibiliten el desarrollo en el mediano y largo plazo de un puente terrestre Férreo Santos-Puerto Pivote sobre el Pacífico. Existe el firme ofrecimiento de la CAF, UE y el BID, para el financiamiento del tramo carretero Santa Cruz - Puerto Suárez, cuyo costo aproximado es de 250 millones de Dólares Americanos. De igual manera el ramal San Ramón - San Matías se encuentra en plena ejecución de los estudios de factibilidad económica e impacto medio ambiental por la firma WILBUR SMITH y Asociados; el costo aproximado es de 260.800.000 Dólares Americanos.

6.2 Corredor de Ruta Guayaramerín, Riberalta, Yucumo, La Paz (Corredor Norte).-

Corredor que empalma a la red troncal boliviana en la ciudad de La Paz. De éste punto puede tenerse dos opciones al igual que el corredor San Matías/Puerto Suárez - Santa Cruz - Cochabamba - Tambo Quemado - Desaguadero.

En el extremo beniano este corredor unirá territorios bolivianos con los Estados brasileños de Rondonia, Acre y Norte de Matto Grosso, que producen anualmente 3 millones de toneladas de soya y otros cereales que son exportables al Japón u otros mercados del Asia.¹³

Corredor que actualmente se encuentra en servicio por el cual el 90 % de las importaciones de Rondonia son transportadas por esta vía, cuyo recorrido es de 1.860 Kms. desde Porto Velho - Arica de los cuales 960 Kms. ya están asfaltados (51,66 %) y el saldo 899 Kms. (48,34 %) es ripiado y transitable durante todo el año. Es la ruta más corta de todos los corredores antes mencionados. Se estima que para el año 2004 puede estar concluido por un costo de \$US. 301.197,-

7. ANÁLISIS DE LOS CORREDORES DENTRO DE LOS FACTORES DE PODER.

7.1 CORREDOR PUERTO SUAREZ - SANTA CRUZ - COCHABAMBA- LA PÀZ - ILO (PERU), ARICA (CHILE)

Corredor que de acuerdo a los planes de desarrollo caminero está considerado como prioridad nacional.

7.1.1 Factor Político

Dentro de la política establecida en este rubro debemos tener presente que a pesar de la importancia central que se le asigna en este trabajo al

¹³ PRESENCIA; 7 de mayo de 1995

desarrollo de la conexión Interoceánica para la inserción internacional de Bolivia, el fin ulterior de éste propósito es de una verdadera integración interna del País, tanto en el aspecto físico - geográfico como sociales y étnico - culturales. Claro que si de alguna manera los corredores interoceánicos serán la correa de transmisión que permitirá el logro de avances concretos y significativos en el desarrollo económico, humano sostenible de Bolivia.

El potencial de la conexión Interoceánica es de tal magnitud que en ningún momento se debe reducir a la facilitación del transporte de la soya brasileña hacia los mercados de la Cuenca del Pacífico, mas bien de lo que se trata es de integrar internamente Bolivia; el País al Continente Sudamericano y la región al mundo, promoviendo al interior de la región una infinidad de intercambios de bienes y servicios; aprovechando las grandes facilidades de la transformación de la economía mundial.

Tal como se aclaró en líneas arriba; en la medida en que los corredores interoceánicos promuevan la creación de una red funcional de infraestructura física de transporte en el conjunto del territorio boliviano, estos permitirán que cada localidad del País entre en contacto con la realidad de los beneficios que ofrece el escenario global de los corredores.

En si utilizando una estrategia integral y adecuada dentro de este campo de los corredores promoverá el desarrollo humano sostenible de Bolivia al proporcionar una ocupación ordenada del factor humano, terreno, medios y aprovechando el potencial productivo de cada región.

7.1.2 Factor Económico

Este corredor fuera de los ingresos económicos que proporcionará por pago de peaje de los 233.333 camiones de ida y vuelta por el transporte de 7.000.000 de toneladas de soya y otros cereales; considerando que cada camión transportaría 30 toneladas c/u, más pago de servicios de restaurantes, hoteles, bancos, seguros, sanitarios, auxilio mecánico, comunicaciones, estaciones de servicios de carburantes y lubricantes y otros servicios; también permitirá ingresos por transportes de carga en camiones propios 30% de esa carga. Por otra parte considera la exportación de 955.414 Tn. de soya aproximadamente, producción del año 1996 (\$US. 150.000.000,- por venta de soya en 1996)¹⁴ y otros productos derivados de oleaginosas, así mismo permiten el desarrollo agropecuario de los llanos de Santa Cruz, Chiquitanía, Chaco, Valle, Cochabamba, Altiplano Norte y Altiplano Sur, Oruro; sobre todo del Departamento de Santa Cruz considerado como polo de producción agropecuaria por excelencia del País, además la explotación de recursos naturales renovables y no renovables, hidrocarburos, minerales, tierra aptas para ganadería y agricultura, reservas forestales, recursos hídricos y atractivos turísticos.

Este corredor también dará oportunidad para que los salares de Uyuni (Potosí) y Coipasa (Oruro) sean explotados ya que el Brasil importa sal desde Australia y el Africa para su ganadería que es próxima a los 32 millones de cabezas de ganado vacuno, generando grandes ingresos por éste rubro al Departamento de Potosí y Oruro.

¹⁴ ULTIMA HORA; 17 de febrero de 1997

7.1.3 Factor Social

Este corredor pasará por gran parte del Departamento de Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro, donde con diferentes costumbres, tradiciones, dialectos e idiomas; cuando habla de idiomas se refiere al Castellano, Aymará y el Quechua, bastante difundidos por ésta ruta; se considera que estas ciudades han crecido en los últimos años en forma desproporcionada (Santa Cruz y La Paz) debido a los aportes migratorios de Potosí y otros Departamentos en busca de fuentes de trabajos, educación y salud.

Se considera que con el habilitamiento de éste corredor se obtendrán grandes beneficios en pro de éstas poblaciones en particular y de Bolivia en general. El corredor promoverá o incentivará a la mayor producción en el campo agro-industrial, asentamientos humanos en áreas estratégicas de esta vía, por ende mayores centros educacionales, centros de salud, venta de servicios, hoteles, bancos, mejores fuentes de trabajo e intercambio comercial y cultural lo cual redundará en el bienestar social de esa población.

7.1.4 Factor Militar

Dentro de éste factor se debe analizar los diferentes influjos geopolíticos de Chile y Brasil principales países impulsores de estos corredores. Se conoce muy bien los intereses de Chile con éste corredor que es el de potenciar y desarrollar los puertos del Norte chileno y así de ésa manera

dejar de depender de la carga boliviana, de todas maneras se tratará de entender en que medida los corredores pueden afectar a la soberanía y Seguridad Nacional.

Desde el punto de vista de la Seguridad, es cierto que las posibilidades de emprender una guerra de conquista, como en el pasado es mínima, pero los procesos mundiales en vigencia están desarrollando nuevas formas de agresión a través de la globalización de la economía. Un país alcanza la verdadera grandeza cuando logra desarrollar una sólida economía, junto con un poder militar que haga respetar sus derechos. Esto lo demuestra Estados Unidos de Norteamérica con su poderosa y grandiosa Fuerza Armada de igual manera lo hace Chile que está en una franca carrera armamentista y de potenciamiento de sus FF.AA. con el propósito de crear una fuerza disuasiva, para proteger sus intereses.

Bolivia es consciente que necesita de un acceso directo al Océano Pacífico para desarrollarse y crecer, asimismo potenciar sus FF.AA. para poder proteger sus intereses.

Como Estado debe tener la capacidad de definir políticas y estrategias coherentes en función de los Objetivos Nacionales que permitan obtener las mayores ventajas de los corredores sin perder de vista la reintegración marítima, de otra manera los influjos geopolíticos pueden ser perjudiciales para la Seguridad Nacional.

7.2 CORREDOR GUAYARAMERÍN, RIBERALTA, YUCUMO, LA PAZ.

Corredor que se encuentra en desventaja con respecto a otros corredores porque no dispone de planificación y que desde Coroico a Guayaramerín su construcción no dispone financiamiento¹⁵ a pesar de los esfuerzos realizados por los Honorables Consejos Municipales de estas poblaciones para solucionar los problemas de financiamiento, mismos que ofrecieron a las empresas privadas la concesión de las mismas, a cambio de la mejora y asfaltado del tramo mencionado, con usufructo por un determinado tiempo. Solo posee 42 Km. asfaltado entre Quiquibey y Yucumo.

Este tramo de carretera desde Guayaramerín hasta Santa Barbara requiere de un financiamiento de 301.197.000 de Dólares Americanos para estar al 100% asfaltada y prestar los servicios requeridos como carretera de primer orden.¹⁶

7.2.1 Factor Político

Dentro de la política caminera, fuera de la importancia de las exportaciones de soya y productos agro-industriales brasileños y bolivianos por este corredor; está el objetivo principal que es el de integración del Norte y Noroeste boliviano (Beni y Pando) a los centros de consumo de Bolivia y el mundo exterior. Esta vía a pesar de las condiciones en que se encuentra permite un movimiento fluido de vehículos de transporte mediano, de carga y de pasajeros, abaratando los costos de artículos de

¹⁵ Dr. Said Zeitum Lopez; 10 Septiembre 96

¹⁶ Comisión Transporte II Encuentro Integración y Desarrollo Fronterizo 1994

primera necesidad y otros enseres del uso cotidiano de esas poblaciones. Es urgente la mejora y asfaltado del tramo Santa Barbara - Guayaramerín para así poder competir y realmente despegar hacia el desarrollo económico y socio - cultural de esas zonas abandonadas.

Se deben emplear estrategias coherentes para obtener los mejores beneficios de este corredor en bien del Noreste y de toda Bolivia.

7.2.2 Factor Económico

De igual manera que los otros corredores, esta vía de comunicación permitirá obtener ingresos económicos por peaje, venta de servicios, intercambio comercial y de productos, incentivará a la macro producción agrícola de la zona que hoy solo produce para la subsistencia por falta de transporte o el elevado costo del mismo; esto determinará la apertura de caminos vecinales que faciliten mejoras económicas y mayores precios en los recursos extractivos naturales renovables y no renovables (madera, goma, castaña, productos agrícolas, minerales y pecuarios) es sabido que la Provincia Ballivián es una zona eminentemente ganadera y que por hoy la mayoría de las veces se extrae por vía aérea elevando el costo del producto en desmedro de los productores y consumidores. Con este corredor la exportación de ganado vacuno elevará sus ingresos favorablemente.

7.2.3 Factor Social

Corredor que recorrerá toda la Provincia Vaca Díez, Ballivián (del Beni), Iturrealde y los Yungas del Dpto. de La Paz, con una población considerable asentada en las laderas de la vía, con costumbres e idioma similares, excepto alguna que otra población de los Yungas donde pocas personas hablan el Aymará, el resto habla el Español.

Sin duda alguna que esta vía permitirá mejores beneficios sociales basados en la venta de servicios, mayor empleo, intercambio de productos, mas mercado para la producción agrícola, artesanal y otros productos, asimismo transporte mas barato y permanente transferencia de tecnología agro industrial y otros beneficios sociales.

7.2.4 Factor Militar

Las exigencias de los corredores interoceánicos hacen que las fronteras se abran mas hacia el transporte, se disminuya la rigurosidad de requisas para facilitar la fluidez de los transeúntes, lo cual no implica el bajar la guardia y descuidar la seguridad; quizás no sea necesario controlar con trancas como habitualmente se lo hace en los puertos o puestos fronterizos, sino emplear otros sistemas que nos permitan conocer mejor la actividad de nuestros tradicionales enemigos ahora disfrazados por la globalización, y utilizar estrategias adecuadas para contrarrestar toda actividad contraria a la Seguridad Nacional.

8. CONCLUSIONES PARCIALES

Dentro de la Geopolítica que presentan los países vecinos, no se visa agresión inmediata por espacios vitales; siendo la de mayor cuidado la chilena por su injerencia económica en la parte medular de empresas estratégicas bolivianas, y la penetración pacífica del Brasil en el Noroeste del territorio.

Nuestros Corredores requieren de políticas económicas más agresivas en especial el corredor Puerto Suarez - Santa Cruz - Cochabamba - La Paz - Ilo / Arica, para concretar su financiamientos y así poder competir con los similares de nuestros vecinos.



CAPITULO III

INFLUENCIA DE LOS
CORREDORES INTEROCEANICOS
EN EL DESARROLLO NACIONAL

CAPITULO III

INFLUENCIA DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS EN EL DESARROLLO NACIONAL

1. ANALISIS DE LA BALANZA COMERCIAL

La Balanza Comercial es uno de los indicadores principales de crecimiento y desarrollo de un país; está reflejada directamente por el valor de las exportaciones e importaciones en un período determinado, es decir en un año.

La mayoría de los países desarrollados poseen un saldo positivo en su balanza comercial, saltando a la vista que sus exportaciones son mayores que sus importaciones.

En el caso de nuestro país, situación muy particular de los Estados de Sud América; sucede lo contrario, el encierro geográfico es la causa principal por la cual sus producciones y exportaciones son menores que sus importaciones, tal como lo demuestra el análisis económico ejecutado durante los años 1990-1996, el mismo nos muestra claramente un comportamiento negativo, es decir deficitario. (Ver cuadro N° 1 Balanza Comercial).

CUADRO N° 1

BALANZA COMERCIAL

(En miles de Dólares Americanos)

COMERCIO EXTERIOR	1995	1996	1997	1998
EXPORTACIONES	1.181.213	1.295.347	1.272.099	1.320.123
IMPOTACIONES	1.433.589	1.656.615	1.909.358	2.386.791
SALDO COMERCIAL	252.376	361.267	637.259	1.066.669

FUENTE I.N.E.

ANUARIO ESTADISTICO 1998

Si analizamos la evolución de las cantidades y valor de las exportaciones, en nuestro país en términos de cantidad es positiva, y no así en valores; situación que nos manifiesta que exportamos materias primas sin valor agregado.

Las importaciones muestran cantidades menores que las de exportación, pero en términos de valor son mucho más elevadas, demostrándose que nuestras adquisiciones de países mas industrializados o con mayor desarrollo tecnológico nos venden productos con mayor valor agregado (Cuadro No. 2A).

CUADRO N° 2A
COMERCIO EXTERIOR POR AÑOS, SEGÚN ESTRUCTURA
(En miles de dólares americanos)

CONCEPTO	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Exportaciones (FOB)	773.838	808.939	1.124.232	1.181.213	1.295.347	1.272.099	1.320.123
MINERALES	378.687	382.367	437.905	510.536	477.972	499.619	435.828
HIDROCARBUROS	136.565	102.787	106.766	152.623	141.345	106.993	96.071
OTROS PRODUCTOS	228.870	300.686	545.142	474.451	595.197	647.250	575.992
REEXPORTACIONES	31.771	22.232	33.230	42.146	79.152	16.456	210.302
EFFECTOS PERSONALES	945	867	1.190	1.457	1.680	1.788	1.929
Importaciones (CIF) Front.	1.130.497	1.176.945	1.196.346	1.433.589	1.656.615	1.909.358	2.386.791
BIENES DE CONSUMO	204.957	224.354	282.455	282.376	339.592	386.650	475.102
MA.PRIM. Y PROD. INTER.	429.908	442.880	512.131	604.071	615.556	730.089	835.748
BIENES DE CAPITAL	469.365	490.680	387.527	534.911	659.254	748.398	1.030.328
DIVERSOS	30.707	18.809	14.186	12.221	42.212	44.222	45.615
EFFECTOS PERSONALES	559	243	47	10	2	-	-
Saldo Comercial	356.659	368.008	72.144	252.376	361.287	637.259	1.066.689

FUENTE: I.N.E.

ANUARIO ESTADISTICO 1998

En este sentido y con el fin de dinamizar ésta actividad, la cual es muy importante en el crecimiento y desarrollo del país, se considera que los Corredores Interoceánicos son de mucha importancia y una gran solución para equilibrar lo deficitario de nuestro país, no solo en el incremento de productos de exportación sino en otras actividades que generan mayor ingreso y mejora en la tecnología de producción agropecuaria y agroindustrial, las que durante los últimos años han mostrado un crecimiento favorable y determinante en el equilibrio de la Balanza Comercial.

Los Corredores Interoceánicos en el futuro serán la correa que moverá la dinámica del comercio exterior de Bolivia y mediante los cuales pondrá en ejecución nuevas estrategias que le permitan lograr su despeje económico para salir de la postración en la cual nos encontramos y así ingresar al año 2.000 con mejores perspectivas económicas y sociales.

2. ANALISIS DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO DE BOLIVIA (PIB)

El Producto Interno Bruto de un país, es uno de los indicadores fundamentales de que éste marcha o se queda estancado, es cierto que para esto intervienen todas las actividades productivas de un país; en el caso de Bolivia el comportamiento de los últimos años nos muestra un promedio de crecimiento en el orden del 4% anual (Ver Cuadro N° 3 PRODUCTO INTERNO BRUTO REAL).

CUADRO N° 3
PRODUCTO INTERNO BRUTO A PRECIOS CONSTANTES
(En miles de bolivianos de 1990)

RUBRO	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
A. INDUSTRIAS	13.399.56	14.012.26	14.708.25	15.382.54	16.120.12	16.861.98	17.655.71
AGRICULTURA	2.494.54	2.597.90	2.810.14	2.771.24	2.998.54	3.121.16	3.012.24
EXTRACCION DE MINAS	1.638.92	1.734.83	1.894.46	1.925.29	1.887.23	2.067.20	1.301.85
INDUSTRIAS MANUF.	2.748.03	2.860.15	3.014.94	3.219.77	3.376.39	3.463.30	562.25
ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA	278.23	321.47	357.67	388.66	412.46	401.70	139.96
CONSTRUCCIONES	558.55	590.67	597.65	633.80	735.23	690.95	831.01
COMERCIO	1.471.69	1.514.42	1.577.51	1.622.31	1.709.92	1.791.38	177.15
TRANSPOR. Y COMUNIC.	1.604.26	1.674.80	1.774.73	1.879.88	2.008.71	2.173.66	2.178.57
ESTABLE. FINANCIER.	1.729.29	1.845.60	1.957.17	718.35	2.201.88	2.390.19	3.598.56
SERV. COMUNALES	646.31	676.77	691.88	609.07	753.78	787.34	437.73
RESTAURANTES Y HOTELES	562.98	582.92	593.83	1.766.20	634.99	650.80	1.006.86
B. SERV. ADMINIST. PUBL.	1.629.10	1.678.06	1.723.50	1.723.58	1.793.45	1.090.15	1.930.35
C. SERV. DOMESTICOS	96.33	98.08	100.66	103.63	106.26	109.15	111.88
TOTAL A VALORES BASICOS	15.125.01	15.768.41	16.532.62	17.252.36	18.019.83	18.811.13	19.697.95
OTROS IMP. INDIRECTOS	1.399.10	1.441.18	1.501.09	1.625.01	1.680.86	1.766.05	1.855.84
TOTAL PRECIOS DE MERCADO	16.524.11	17.229.57	18.033.72	18.877.39	19.700.70	20.577.19	21.553.80

FUENTE: I.N.E.

ELABORACION: Propia

Con la finalidad de observar el dinamismo en el movimiento de cantidad y valor de exportaciones, las que actualmente se mueven por el corredor de exportación que en el futuro sería un corredor Interoceánico se han elaborado Cuadros de Exportaciones de productos tradicionales y no tradicionales por medio de transportes (Ver Cuadro N° 4).

CUADRO N° 4
EXPORTACIONES POR MEDIO DE TRANSPORTE
(En Miles de Dolares)

MEDIO DE TRANSPORTE	1996	1997	1998
FERRUVIARIO	179,560	264,321	180,945
CARRETERO	630,719	563,901	583,325
FLUVIAL	9,365	108,614	42,150
LACUSTRE	687	53	---
AEREA	273,833	236,870	221,694
DUCTOS	112,332	79,816	61,387
OTRA	9,898	68	120
TOTAL	1,295,347	1,272,099	1,320,128

En lo que respecta a las exportaciones, se demuestra que la mayor cantidad de carga en volumen y valor se exporta por medio de la carreteras (Ver Cuadro N° 4) lo cual implica la importancia que día a día están cobrando estas vías.

En las exportaciones por vía de salida de productos tradicionales y no tradicionales se han analizado los lugares o fronteras de salida de estos productos, con la finalidad de determinar el movimiento de productos nacionales vía exportación.

CUADRO N° 5
EXPORTACIONES POR AÑOS SEGUN DEPARTAMENTO DE SALIDA
(En Miles de Dolares)

DEPARTAMENTO	1997	1998
SUCRE	580	939
LA PAZ	160,035	151,567
ORURO	367,083	306,623
PTOSI	188,914	150,042
TARIJA	140,155	110,349
SANTA CRUZ	144,315	152,874
BENI	6,230	6,876
OTRAS	248,332	230,549
TOTAL	1,272,099	1,320,123

En cuanto a las Exportaciones la mayor cantidad en lo referente a volumen salen por Oruro (Tambo Quemado- Pisiga), representando el año 97 el 29% de un total de 1,272,099 Dolares Americanos y el año 98 con un 23% de un total de 1,320,123 Dolares Americanos. (Ver Cuadro N° 5).

Como se puede observar, del Cuadro N° 5 se deduce que los mayores ingresos en términos de valor se los obtiene por medio del corredor de exportación Tambo Quemado - Pisiga el mismo que alcanza el año 97 aun monto de 367.083 Dolares Americanos y el año 98 a 306,6233 Dólares Americanos representando el 29% y 23% respectivamente.

De todo este análisis podemos indicar que en términos de valores se tiene mayor ingreso por el corredor de exportación en análisis (Tambo Quemado - Arica); con mucha posibilidad de que en el futuro se convierta en el principal Corredor Interoceánico, el mismo que con sus ingresos elevará el incremento en el PIB mostrando una mejora en cuanto al crecimiento y desarrollo económico del país.

3. INGRESOS QUE SE OBTENDRAN POR PEAJE DEL USO DE LOS CORREDORES

Para hacer el análisis de los ingresos por peaje que se obtendrían por el uso de los corredores; primeramente se hicieron las consideraciones de los corredores más importantes tanto por territorio peruano como brasileño y boliviano, considerando sus ventajas y desventajas, costos de transportes por cada uno de ellos, distancias y tiempo empleado entre los puntos de producción de soya (Cáceres y Porto Velho) y los puertos de embarque o destino; asimismo, se verificó la producción de soya por cada área de acopio para identificar la cantidad de carga y vehículos que circularán por cada corredor. (Ver Cuadros Comparativos de Distancia como Tiempo y Costos 6 y 7).

CUADRO N° 6

CUADRO COMPARATIVO DE DISTANCIAS, TIEMPO Y COSTOS

POR TERRITORIO BRASILEÑO - PERUANO						POR TERRITORIO BRASILEÑO - BOLIVIANO - PERUANO					
TRAMOS / OPCIONES	DIS-TAN-CIAS	TPO. DIAS	COSTO FLET. \$US TN	DIFERENCIA		TRAMO / OPCIONES	DIS-TAN-CIAS	TPO. DIA	COSTO FLET. \$US.TN.	DIFERENCIA	
				TIEMP. DIAS	COSTO \$US.					TIEMP. DIAS	COSTO \$US.
1. Porto Velho - Puerto Santos - Puerto Yokohama.						1. Porto Velho - Puerto Santos - Puerto Yokohama.					
1.1 Tramo Terrestre: Puerto Velho - Puerto Santos.	3.142 Km	5	128,82			1.1 Tramo Terrestre: Puerto Velho - Puerto Santos.	3.142 Km.	5	128,82		
1.2 Tramo Marítimo: Puerto Santos - Puerto Yskshama.	12.194 Millas	42	35,00	47	163,82	1.2 Tramo Marítimo: Puerto Santos - Puerto Yokohama.	12.194 Millas	42	35,00	47	163,82
2. Puerto Velho - Puerto Ilo - Puerto de Yokohama.						2. Puerto Velho - Puerto Ilo - Puerto de Yokohama (vía S.C.)					
AHORRO/TPO.COSTO	Terrestre: 1064 K. Marina 3.644 M.			13,6	53.622	AHORRO/TPO.COSTO	Terrestre: -730 K. Marina 3.644 M.			10,2	- 19,93

FUENTE : Jaime Liosa Larrabure

Estudios de Ingeniería y Viabilidad Técnica y económica del mejoramiento de las condiciones de navegación de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Nueva Palmira) Dic/96.

Costo Transp. Carret. \$US./KT = 0.041
 Costo Transp. Mar. Santos-Yokohama = 35 \$US. TN. de
 Costo Transp. Arica - Puerto Yokohama = 25 \$US TN.

Seminario: Centro Diplomados en Altos Estudios Nacionales /95

CUADRO N° 7
CUADRO COMPARATIVO DE DISTANCIAS, TIEMPO Y COSTOS

POR TERRITORIO BRASILENO - BOLIVIANO - PERUANO					POR TERRITORIO BRASILENO - BOLIVIANO - CHILENO						
TRAMOS / OPCIONES	DIS-TAN-CIAS	TPO. DIAS	COSTO FLET. \$US TN	DIFERENCIA		TRAMO / OPCIONES	DIS-TAN-CIAS	TPO. DIA S	COSTO FLET. \$US.TN.	DIFERENCIA	
				TIEMP. DIAS	COSTO \$US.					TIEMP. DIAS	COSTO \$US.
1. Cáceres - Puerto Santos - Puerto Yokohama.						1. Cáceres - Puerto Santos - Puerto Yokohama.					
1.1 Tramo Terrestre: Cáceres - Santos	1.920 Km	3.0	78,7			1.1 Tramo Terrestre: Cáceres - Santos	1.920 Km.	3.0	78,72		
1.2 Tramo Marítimo: Puerto Santos - Puerto Yokohama.	12.194 Millas	42.0	35,00	45	113,7	1.2 Tramo Marítimo: Puerto Santos - Puerto Yokohama.	12.194 Millas	42	35,00	45	113,72
2. Cáceres - Puerto de Ilo Puerto Yokohama.						2. Cáceres - Arica - Puerto de Yokohama.					
2.1 Tramo terrestre: Cáceres - San Matías - Sta Cruz - La Paz - Ila.	2.284 Km	4.4	93,6			2.1 Tramo terrestre: Cáceres - San Matías - Sta. Cruz - Patacamaya - Pta. Arica	2.071 Km.	3.9	84,91		
2.2 Tramo Marítimo: Puerto Ilo - Puerto de Yokohama	8.550 Millas	29.4	25,00	33,8	118,6	2.2 Tramo Marítimo: Puerto Arica - Puerto de Yokohama	6.580 Millas	29,5	25,00	33,4	109,91
AHORRO/TPO.COSTO	Terrestre 1064 K. Marítima 3.644 M.			11,2	4,9	AHORRO/TPO.COSTO	Terrestre: -151 K. Marítima 3.614 M.			11,6	3,81

FUENTE : Jaime Llosa Larrabure

Estudios de Ingeniería y Viabilidad Técnica
y económica del mejoramiento de las condiciones
navegación de la Hidrovía Paraguay - Paraná
(Puerto Cáceres - Nueva Palmira) Dic/96.

Costo Transp. Carret. \$US./KT = 0.041
Costo Transp. Mar. Santos-Yokohama = 35 \$US. TN. de
Costo Transp. Arica - Puerto Yokohama = 25 \$US TN.

Del análisis de éstos cuadros se pudo evidenciar que los corredores mas ventajosos para el transporte de soya brasileña son los que pasan por territorio boliviano.

Para transportar soya desde San Luis de Cáceres al Puerto de Arica el corredor de mayor ventaja comparativa es el que sale por San Matias - Santa Cruz - Cochabamba - Patacamaya - Tambo Quemado - Arica con un ahorro en tiempo de 11,6 días y un ahorro de costo de 3.81 \$US por Tonelada en comparación a la ruta utilizada actualmente por Brasil (Cáceres - Santos - Yokohama) (Ver Cuadro Resumen de distancias, tiempo y Costos de Transportes N° 8).

De igual manera se analizaron las vías para el transporte de soya desde Porto Velho a Yokohama por territorio brasileño, peruano y boliviano, determinándose que el corredor más ventajoso es el que pasa por territorio boliviano, el mismo que saliendo desde Porto Velho pasa por Guajaramirín (Brasil) - Guayaramerín (Bolivia) - Yucumo - La Paz - Patacamaya - Tambo Quemado y Arica; con un recorrido de 1.860 Kms. contra 2.078 Km. que daría si lo hiciera por territorio peruano y 3.142 Kms. si se transporta por territorio brasileño. Asimismo se determinó que el ahorro en tiempo es de 14 días y en costo por tonelada transportada de 62,56 Dólares comparando con el transporte que actualmente utiliza y paga Brasil (Ver Cuadro Resumen de distancias, tiempo y costo de transporte N° 8).

CUADRO N° 8
CUADRO RESUMEN DE DISTANCIAS, TIEMPO
Y COSTOS DE TRANSPORTES

TRAMOS/OPCIONES	DISTANCIAS	TIEMPO DÍAS	COSTO TRANSP. Ten./\$US.	DIFERENCIA		AHORRO		ORDEN OPCIO- NES
				DÍAS	COSTO \$US.	TIEMPO	COSTO	
1. Pto. Velho - Santos - Pto. De Yokohama.	Terr. 3.142 Kms. Mar. 12.194 Millas	Terr. 5 Mar. 42	Terr. 128,82 Mar. 35,00	47	163,82	47	163,82	
2. Pto. Velho - Pto. Ilo Pto. Yokohama (vía Macusani - Ilo).	Terr. 2.078 Kms. Mar. 8.550 Millas	Terr. 4 Mar. 29,4	Terr. 85,198 Mar. 25,00	33,4	110,198	13,8	53,622	2
3. Pto. Volha - Pto. Ilo Pto. Yokohama (vía Cáceres - Sta. Cruz	Terr. 3.872 Kms. Mar. 8.550 Millas	Terr. 7,4 Mar. 29,4	Terr. 158,75 Mar. 25,00	38,8	163,75	10,2	-19,93	3
4. Pto. Velho - Pto. Arica - Pto. Yoko- Hama (vía Guajara- Mirín - Guayarame- Rín - Patacameya - Arica).	Terr. 1.860 Kms. Mar. 8.580 Millas	Terr. 3,5 Mar. 29,5	Terr. 78,26 Mar. 25,00	33,0	101,26	14,0	* 62,56	1
5. Cáceres - Pto. Santos Pto. de Yokohama.	Terr. 1.920 Kms. Mar. 12.194 Millas	Terr. 3,0 Mar. 42,0	Terr. 78,7 Mar. 35,0	45	113,7	45	113,7	
6. Cáceres - Pto. Ilo - Pto. Yokohama (vía S. Matías - Sta. Cruz - La Paz - Ilo)	Terr. 2.284 Kms. Mar. 8.550 Millas	Terr. 4,4 Mar. 29,4	Terr. 93,6 Mar. 25,0	33,8	118,6	11,2	-4,9	2
7. Cáceres - Arica - Pto. Yokohama (vía San Matías - La Paz - Arica)	Terr. 2.071 Kms. Mar. 8.580 Millas	Terr. 3,9 Mar. 29,5	Terr. 84,91 Mar. 25,00	33,4	109,91	11,6	* 3,81	1

* Mejores opciones en diferentes rutas.

FUENTE : Jaime Llosa Larrabure

Estudios de Ingeniería y Viabilidad Técnica
y económica del mejoramiento de las condiciones
navegación de la Hidrovía Paraguay - Paraná
(Puerto Cáceres - Nueva Palmira) Dic/96.

Costo Transp. Carret. \$US./KT = 0.041

Costo Transp. Mar. Santos-Yokohama = 35 \$US. TN. de

Costo Transp. Arica - Puerto Yokohama = 25 \$US TN.

De todos los análisis antes mencionados se ha deducido que los ingresos que se pueden obtener por peaje son los siguientes:

Por el corredor de Puerto Velho Guajaramirín – Guayaramerín – La Paz – Arica se transportará 3.000.000 TM de soya para ello se requiere de 100.000 camiones de 30 TM cada uno, los mismos que pagarán un peaje de Bs. 500 por ida y al retorno un valor similar (\$US. 95) haciendo un total aproximado de 19.000.000 de Dólares Americanos anualmente.

Por el Corredor Cáceres – San Matías – Santa Cruz – La Paz – Ilo o Arica se transportará 7.000.000 de toneladas métricas de soya anualmente, para cubrir esta cantidad de carga se requieren de 233.333 camiones de 30 toneladas, mismos que pagarán un peaje de Bs. 550 cada uno (\$US. 105) asciendo un total de 48.999.930 Dólares Americanos anualmente.

Considerando que por los dos corredores se tendría la afluencia de vehículos mencionados al mismo tiempo y durante todo el año se puede obtener el ingreso mínimo de 67.999.930 Dólares Americanos (Ver Cuadro N° 9 de Los Corredores Interoceánicos Distancia y Tiempo de Viaje).

CUADRO N° 9

**CUADRO DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS DE
DISTANCIA Y TIEMPO DE VIAJE**

TRAMOS / OPCIONES	DISTANCIA	TIEMPO	PROD.SOYA	CAMIO. NECE.CAP	PEAJE PROM.BOL	ING. TOTAL PROM.ANUA
Pto. Velho - San Matias - Santa Cruz - La Paz - Ilo	1.737	3,30	3.000.000	100.000 Día 274	105	21.000.000
Pto. Velho - Guayaramerín La Paz - Arica	1.349	2,60	3.000.000	100.000 Día 274	95	19.000.000
Cáceres - San Matias - Santa Cruz - La Paz - Ilo	1.737	3,30	7.000.000	233.333 Día 639	105	48.999.930
Cáceres - San Matias - Santa Cruz - Patacamaya - Arica	1.742	3,30	7.000.000	233.333 Día 639	105	48.999.930

Esta cantidad que se puede obtener por peaje es solamente por el transporte de soya sin contar otro tipo de carga y vehículos de transporte de pasajeros y turismo, ingresos adicionales que pueden mejorar estos ingresos en un 30% más.

4. INGRESOS QUE SE OBTENDRAN POR CONCEPTOS DE VENTA DE SERVICIOS DE RESTAURANTES

Para obtener los ingresos buscados por servicios de restaurantes, primeramente se analizó la cantidad de carga a transportar por cada corredor, cantidad de vehículos que circularán por la ruta, tiempo que permanecerían en caminos bolivianos y número de personas que tripularán cada vehículo (2 hombres como mínimo);

considerando que los vehículos no tendrían ninguna demora en camino lo cual es impredecible, razón por la cual solo se toma en cuenta los vehículos consignados para la carga que generará la producción de soya del Brasil y el tiempo mínimo requerido en carreteras bolivianas.

De este análisis se dedujo que por el corredor Puerto Velho-Arica vía Guajaramirín – Guayaramerín - La Paz - Arica transitarán 100.000 vehículos y 200.000 personas por territorio boliviano durante 2.6 días, consumiendo como mínimo cada persona Bs. 30 por día se obtendría un ingreso mínimo anual por esta vía la suma de Bs. 31.200.000 equivalente a 5.942.857,10 Dólares Americanos.

Por el corredor Cáceres - Arica o Ilo vía San Matías - Santa Cruz - Patacamaya - La Paz -Desaguadero; transitarían 233.333 vehículos, 466.666 personas durante 3.3 días, consumiendo Bs. 30 por persona cada día se obtendría anualmente Bs. 92.399.868 equivalente a \$US. 17.599.974,90 (Ver Cuadro N° 10 Comparativo de Tiempo e Ingresos por Venta de Servicios).

CUADRO N° 10

**CUADRO COMPARATIVO DE TIEMPO E INGRESOS POR VENTA DE SERVICIOS
(RESTAURANTES) A LOS USUARIOS CONSIDERANDO
2 PERSONAS POR VEHICULOS DE TRANSPORTE**

TRAMO TERRESTRE	DISTANCIA EN TERRIT.	TIEM-PO	CANT. CARGA TRANSP.	CANT. VEHIC.	NUMERO PERSONA	COSTO ALIME./P.	TOTAL COST.ALIM.	TOTAL
1. Tramo Pto. Velho- Pto. Ilo vía Cuiabá - Cáceres - San Matías - Santa Cruz - La Paz - Ilo.								
1.1. Tramo S. Matías - La Paz- Desaguad.	1.737 Kms.	3,3	3.000.000 TM.	100.000	200.000	30,0	99.600.000	7.542.857,1
2. Tramo Pto.Velo- Arica vía Guajamirín - Guayaramerín - La Paz Arica.								
2.2. Tramo Guayaramerín Patacamaya - Tambo Quemado.	1.348 Kms.	2,6	3.000.000 TM.	100.000	200.000	30,0	31.200.000	5.942.857,1
3. Cáceres - Pto. Ilo - vía San Matías - La Paz - Ilo.								
3.1 Tramo San Matías Desaguadero.	1.737 Kms.	3,3	7.000.000 TM.	283.333	466.666	30,0	92.399.888	17.599.974,9
4. Tramo Cáceres - Arica vía San Matías - Patacamaya - Arica.								
4.1 Tramo San Matías - Patacamaya - Tambo Quemado.	1.742 Kms.	3,3	7.000.000 TM.	283.333	466.666	30,0	92.399.866	17.599.974,9

FUENTE: Jaime Liosa Larrabure

Elaboración propia

De igual manera que el análisis efectuado en el punto 3.3. del presente capítulo sumando los ingresos de ambos corredores se tendría \$US. 23.542.832.

Es lógico que por estas rutas habrá tránsito de vehículos de transporte de pasajeros y de turismo lo cual podría aumentar el ingreso por este rubro por los menos en un 30%.

5. INGRESOS QUE SE OBTENDRAN ANUALMENTE POR CONCEPTOS DE PEAJE Y SERVICIOS DE RESTAURANTES

De los rubros de peaje y venta de servicios por restaurantes anualmente el país llegaría a obtener la suma de \$US. 91.542.761, sin considerar los ingresos que podrían generar los otros vehículos de pasajeros y turismos con el respectivo personal que los ocupan; el cual podría aumentar en un 30% de la suma mencionada. Asimismo, se ha considerado que anualmente la producción de soya será aumentada en un 10% lo cual nos permite hacer proyecciones hasta el año 2.002 cuyos ingresos serán de 96.212.362 Dólares Americanos (Ver Cuadro N°. 11 Ingresos Probables por Peajes y Servicios).

CUADRO N° 11
INGRESO PROBABLE POR PEAJE Y SERVICIOS
(En Dólares Americanos)

ACTIVIDAD	1997	1998	1999	2000	2001	2002
PEAJE *	67.999.930	68.879.929	69.366.729	70.080.396	70.781.000	71.486.610
SERVICIOS *	23.542.831	23.779.259	24.018.042	24.256.202	24.498.764	24.743.752
TOTAL	91.542.761	92.458.189	93.362.770	94.318.596	95.259.764	96.212.362

* La Tasa de Crecimiento es de 10% anual

6. INFLUENCIA DE LOS INGRESOS POR PEAJE Y SERVICIOS DE RESTAURANTES EN EL PIB

Como no podría ser de otra manera los ingresos por peajes y servicios por restaurantes tendrían una influencia bastante considerable en el PIB Nacional el mismo que llegaría a ser de 1.3 anualmente.

Así se tiene que para el año 1997 el PIB vendría a ser de 7.028,60 millones de dólares americanos con una proyección hacia el año 2.002 el mismo que llegaría a ser de 8.491,66 millones de dólares americanos (Ver Cuadro N°. 12 Proyección de los Ingresos Probables y su Efecto Sobre el PIB).

CUADRO N° 12

PROYECCION DE LOS INGRESOS PROBABLES Y SU EFECTO SOBRE EL P.I.B. (En Dólares Americanos)

ACTIVIDAD	1997	1998	1999	2000	2001	2002
INGRESO	91,54	92,46	93,38	94,31	95,26	96,21
P.I.B.	6.937,06	7.206,91	7.487,28	7.778,51	8.081,10	8.395,45
TOTAL	7.028,60	7.299,37	7.580,64	7.872,82	8.178,36	8.491,66

Evolución promedio del P.I.B. de los últimos cinco años.

Es lógico que este PIB puede elevarse más al aumentar la producción agrícola del Brasil como también de Bolivia asimismo con el turismo y transporte de pasajeros se incrementarán los ingresos y por ende el PIB también.

7. INFLUENCIA DE LOS CORREDORES EN EL DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL

Esta demostrado a través de la vivencia que cuando se abren nuevas rutas o carreteras se germina progreso en la zona mediante los asentamientos humanos en las laderas de las carreteras y en lugares estratégicos, dando lugar a producción agropecuaria en mayor proporción, al mismo tiempo que se genera empleo a mayor cantidad de gente mediante el agro como también por venta de servicios mecánicos, sanitarios, restaurantes, servicios de lubricantes y carburantes, hoteleros, bancarios, de comunicaciones y otros varios. Al haber mayor ocupación de la población se tendrían mayores ingresos familiares lo cual redundaría en el mejor beneficio social de la población asentada en esa área.

Entre el año 66 y 70 cuando la navegación hacia el Beni se realizaba por el Río Chipiriri solo existía un camino de pésimas condiciones con tumos de entrada y salida hasta la localidad de San Francisco del Chipiriri; la población conocida y de mayor significación era la de Villa Tunari con aproximadamente 1.000 habitantes, luego estaba San Francisco de Chipiriri con 10 familias y algunas cantinas con una población que no pasaba de cien personas asentadas permanentemente, durante el trayecto se podía encontrar dos o tres hoteles en La Cumbre, El Palmar y Aguirre. En los años siguientes cuando se empezó a realizar el proyecto Cochabamba – Puerto Villarroel, es decir los asentamientos humanos fueron proliferando en forma alarmante tal como hoy podemos apreciar con poblaciones como Locotal, Villa Tunari, San Francisco de Chipiriri, Cinahota, Chimoré, Mariposa, La Jota, Ivigarzama, Cesarzama, Puerto Villarroel y muchas otras poblaciones menores, alcanzando a 191.347 habitantes¹⁷; lo cual demuestra que las carreteras son la fuente de nuevos asentamientos humanos y donde antes solo existían 3 escuelas primarias hoy se tiene por lo menos 20 escuelas primarias y 6 colegios de ciclo medio (Puerto Villarroel, Chimoré, Cinahota, Ivigarzama, Villa Tunari y Colomi). Esto demuestra el avance social y cultural que proporcionan las carreteras y mucho más lo serán

¹⁷ Censo Nacional de Población y Vivienda 1992.

aquellas que forman los Corredores Interoceánicos.

Es cierto también que se debe tener mucho cuidado en los asentamientos humanos, por los inconvenientes o problemas que estos a su vez causan. El asentamiento deberá ser dirigido y no voluntario, para así programar la producción, buscar mercados óptimos para los productos del agro y también para hacer un uso adecuado y sostenible de los suelos y así evitar problemas con plantaciones que estén en contra del progreso y prestigio de la zona en desarrollo.

Un ejemplo patético del mal uso de los suelos se tiene en la zona del chapare; si bien inicialmente fue productora eminente de cítricos, bananos, piñas y granos pero después degeneró su agro al cambiar la producción de los antes mencionado, por la producción masiva de coca.

Como se puede observar la zona del Chapare después de ser una región próspera de mucho porvenir, paso a ser una zona conflictiva donde se generan problemas de narcotráfico, abusos y enfrentamientos con las autoridades y vivientes de las comunidades; seguro está el autor que esto sucedió debido a falta de una planificación adecuada de los asentamientos en su debida oportunidad.

Es determinante que exista una planificación y dirección en los asentamientos humanos, pues mediante el se pueden establecer áreas de producción, áreas urbanas, áreas escolares, aeropuertos y puertos. Asimismo se planifica la producción, en función de los mercados, se logra la industrialización de los productos y se obtienen mayores ganancias y beneficios personales como también regionales.

El simple hecho de existir una agrupación familiar y poblacional, genera un ciclo de necesidades a satisfacer tales como construcción y creación de escuelas, colegios, universidades, centros culturales y religiosos los mismos que instan a la culturización de los habitantes de la zona. El permanente transitar de personas y vehículos llevan consigo nuevos adelantos científicos y tecnológicos los cuales son aplicados por la

población del lugar concibiendo cambios sustanciales en cuanto a formas de producción, conversión tecnológica en el campo agropecuario y agro industrial, produciendo directamente el cambio de vida ó hábitos en los habitantes de la zona y posiblemente del país.

Todo esto y lo antes mencionado redundan en el desarrollo cultural, económico y social de los nuevos asentamientos poblacionales que conllevan los Corredores Interoceánicos en estudio por territorio boliviano. Asimismo, se reducirá la migración campo ciudad, se combatirá el elevado índice de pobreza y se permitirá el desarrollo de ciudades intermedias.

8. CONCLUSIONES PARCIALES

Al concluir este capítulo se puede analizar la gran importancia que tienen los Corredores Interoceánicos en el aspecto económico, ya que aportaría al Fisco Nacional \$US. 91.542.761 solamente por peaje y venta de servicios de restaurantes, asimismo por los beneficios sociales y culturales que consigo llevan al existir asentamientos humanos en las laderas de dichos corredores inicialmente, los mismos que con el transcurso del tiempo serán las futuras y prósperas ciudades de Bolivia.

Analizando los ingresos por peaje y venta de servicios que se obtendrían anualmente (\$US. 91.542.761,-) en el término de 6.5 años se tendría la suma de \$US. 595.027.946,5 cantidad de dinero suficiente para cubrir el costo de los dos corredores analizados; si se recuerda que los estudios preliminares realizados por Servicio de Caminos sobre los proyectos, indican que el Corredor por Guayaramerín tiene un costo de \$US. 301.197.000 y el Corredor San Matías – Santa Cruz es de \$US. 260.800.000 haciendo un total de \$US. 561.997.000 quedando un resto o saldo de \$US. 33.030.946,5 para el mantenimiento y gastos administrativos.

00067

CAPITULO IV

ANALISIS DE LA HIDROVIA
PARAGUAY - PARANA COMO
PARTE INTEGRANTE DE LOS
CORREDORES INTEROCEANICOS



CAPITULO IV

ANALISIS DE LA HIDROVIA PARAGUAY – PARANÁ COMO PARTE INTEGRANTE DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS

1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LA HIDROVIA PARAGUAY – PARANÁ

La Hidrovía Paraguay – Paraná constituye un importante sistema fluvial de integración física, cuya fuerza trasunta grandes potencialidades, capacidades y ventajas, que racionalmente explotadas en beneficio de los países de la Cuenca del Plata, podría convertirse en una vía de transporte fluvial confiable y eficiente.

La Hidrovía Paraguay – Paraná, conecta el interior de América del Sur con los puertos de aguas profundas situados en el tramo inferior del río Paraná y el río De la Plata, abarcando áreas ricas de los 5 países de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay). Este sistema tiene 3.442 Km. de extensión desde el puerto de Cáceres (Brasil) en el interior del Estado de Mato Grosso hasta el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay) incluyendo al Canal Tamengo que conecta Puerto Suárez y Puerto Quijarro en Bolivia con el río Paraguay a la altura del Puerto de Corumbá (Brasil) representando el nudo más importante del transporte regional para el Sudeste boliviano.

Los países de la Cuenca del Plata a partir del año 1991 han acordado previa realización de estudios asegurar la navegación permanente en la Hidrovía Paraguay - Paraná en toda su extensión, en función del relevante papel que se le otorga a la misma como instrumento para promover el desarrollo económico de la región y como elemento coadyuvante de proceso de integración en marcha en el área.

Con este motivo los países han encargado al BID. y al PNUD., la realización de estudios de factibilidad de corto, mediano y largo plazo de ingeniería de obras principalmente de dragado, con el objetivo de mejorar las condiciones de navegabilidad de la Hidrovía Paraguay - Paraná y paralelamente, estudios de evaluación de impacto ambiental, señalización náutica, cartografía y otros de tipo jurídico institucional, entre los que se encuentran el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto N. Palmira) aprobado por los 5 países (Ver Anexo VICTOR); en lo que respecta a los estudios de ingeniería de corto plazo módulo. Estos ya fueron concluidos y actualmente están siendo evaluados por los países miembros de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

2. IMPORTANCIA ESTRATEGICA DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

La importancia de la Hidrovía Paraguay - Paraná, emana de su condición de sistema de transporte multimodal de gran capacidad y de los innumerables recursos y actividades vinculadas a su explotación. La Hidrovía Paraguay - Paraná cubre vastas zonas interiores de una de las más ricas y desarrolladas sub regiones de América Latina, que se beneficiarán con la disponibilidad de un

transporte fluvial eficiente, para integrarlas competitivamente al comercio de sus propios países de la región y a la economía internacional.

La decisión de los países de la Cuenca del Plata, de organizar multinacionalmente el desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná, con una visión global e integrada, hace de éste proyecto uno de los más importantes procesos de integración física del continente. Es cierto que su implementación demandará inversiones públicas y privadas muy expresivas, pero también, es cierto que solamente éstas permitirán derivar al sistema fluvial importantes demandas de carga, que a su vez activarán los recursos naturales en su área de influencia viabilizando éstas inversiones.

Para Bolivia la Hidrovía Paraguay – Paraná es un paso obligado o “ Intersección afortunada “ con los principales corredores interoceánicos con dirección Este – Oeste que cruzan su territorio por puntos estratégicos como San Matías, Cáceres, Puerto Suárez, Puerto Quijarro, Puerto Busch, Asunción, Barranqueras, Santa Fé y Rosario, ubicaciones portuarias a través de las cuales es posible alcanzar el Río De La Plata y el Atlántico, y en algunos casos facilitan la transferencia de carga a los puertos marítimos brasileños de Santos y Paranaguá sobre el Atlántico por el Sistema Ferro – Carretero de Brasil y Paraguay.

La Hidrovía Paraguay – Paraná también tiene otra destacada connotación de interconexión al Norte por el Puerto de Cáceres a los territorios amazónicos interiores de Bolivia y del Brasil, prácticamente en la actualidad la Hidrovía Paraguay – Paraná se vincula al Río Amazonas por el sistema de carreteras del Brasil que enmalla los territorios de Mato Grosso, Rondonia, Acre y Amazonas.

Por todo lo antes mencionado el hablar de los corredores Interoceánicos y no considerar a la Hidrovía Paraguay - Paraná como parte integrante de ellos sería un gran error, ya que por sí misma constituye un camino natural de transporte de 3.442 Km. de río navegable con una profundidad mínima de 1,20 mts. en ciertos lugares de mayor dificultad y en época de estiaje; Hidrovía que nace en la zona del valle de los Desaparecidos en el Estado de Mato Grosso de la República del Brasil; pasa por la ciudad de Cáceres y recorre enormes distancias uniendo en su serpenteo a 5 países Sudamericanos hasta llegar a la desembocadura del Río de la Plata para luego terminar su largo caminar en el Océano Atlántico.

3. PUERTOS MAS IMPORTANTES EN LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA

En su recorrido se tienen los siguientes puertos importantes: San Luis de Cáceres, Corumbá, Ladario y la Esperanza (en Brasil), Puerto Suárez, Central Aguirre y Puerto Busch (puertos sojeros y de minerales) en Bolivia, el Puerto de Asunción, Concepción y Villetas en la República del Paraguay; Barranqueras, Rosario, San Nicolás, Santa Fe y Buenos Aires en la República Argentina; y Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay (Ver Anexo WISKY), puertos desde y hacia los cuales se transporta anualmente entre 18.5 millones de toneladas de carga (1995)¹⁸ de granos, minerales y otros productos semi industrializados, en barcazas de diferentes dimensiones. De toda ésta carga, 500.000 TN. salen por Puerto Suárez, Central Aguirre y Gravelal dejando importantes ingresos por peaje y servicios portuarios.

¹⁸ Instituto Latino Americano de Investigaciones Sociales (ILDIS).

El tramo Argentino del Río Paraná es el que cuenta con las mayores facilidades portuarias, como los del puerto de Rosario que tiene una capacidad de carga de 20.000 toneladas por hora (trigo) y una capacidad de almacenaje de 850.000 toneladas;¹⁹ así mismo este puerto y el de Santa Fe pueden recibir buques fluviales y marítimos de ultramar.

El puerto de Nueva Palmira ubicado en la desembocadura del Río Uruguay es de aguas profundas, por el momento cumple funciones de transferencia de carga a granel, pero en el futuro próximo podría convertirse en una terminal con mayores facilidades y capacidad de carga y almacenamiento.

La Hidrovía Paraguay Paraná actualmente está en servicio y constituye para Bolivia y de manera especial para la región de Santa Cruz de la Sierra la vía de salida natural hacia el Océano Atlántico y los mercados de Europa. Ha sido y es un gran impulso para las actividades ligadas a la producción agrícola, el comercio y la exportación. Esta vía fluvial se ha constituido en la ruta alternativa mas importante para la explotación con mayores ventajas en tiempo, distancia, y fletes que la proporcionada por el Puerto de Santos vía ferrocarril.

A manera de información veremos el costo de transporte por toneladas en el Corredor Intermodal Cáceres – Barranqueras – Iquique – Yokohama; el mismo que demuestra un costo mayor al utilizado actualmente por Brasil en la ruta tradicional, debido al tramo ferroviario que es un poco elevado y no así el tramo fluvial Cáceres Barranqueras que sin duda alguna es el más barato. (Ver Cuadro N° 1 “CUADRO COMPARATIVO DE DISTANCIA, TIEMPO Y COSTO DE TRANSPORTE INTERMODAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY – PARANÁ”).

¹⁹ C.A. Gildo Angulo "Al Mar por las Hidrovías y Corredores de la Integración Sudamericana".

CUADRO N° 1
CUADRO COMPARATIVO DE DISTANCIA, TIEMPO Y COSTO
DE TRANSPORTE INTERMODAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ

TRAMOS / OPCIONES	DISTANCIAS	TIEMPO DIAS	CDSTO PARCIAL FLETES TN/\$US	TOTAL	
				Tiempo Días	Costo \$US
1. Cáceres - Santos - Puerto Yokohama					
1.1. Tramo terrestre					
Cáceres - Santos.	1.920 Km.	3.0	78.72		
1.2. Tramo marítimo					
Puerto Santos - Yokohama.	12.194 Millas	42.0	35	45	113.7
2. Cáceres - Barranqueras - Yokohama.					
2.1. Tramo Fluvial					
Cáceres - Barranqueras.	2.242 Km. (1.210 Millas)	22.42	30		
2.2. Tramo Férreo					
Barranqueras - Iquique.	1.800 Km.	4.15	75.6		
2.3. Tramo Marítimo					
Iquique - Yokohama.	8.650 Millas	29.8	25.00	56.37	130.6
AHORRO / TIEMPO - CDSTO	Terrestre 120 Km. Mar-Fluv. 2.334 Millas			- 11.37	- 16.9

FUENTE: Jaime Llosa Larrabure

- Estudios de Ingeniería y Viabilidad Técnica y Económica del Mejoramiento de las condiciones de Navegación de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira).
- Capitanía Puerto Quijarro.

El proceso técnico - jurídico institucional de su implementación está en curso, destacándose la voluntad de los cinco países, Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay para hacer de esta Hidrovía un instrumento eficiente de integración de las economías y del comercio intra y extra regional (rige el tratado de Leñas suscrito el 26 de junio de 1992 y actas respectivas).

Esta Hidrovía asimismo es una fuente alimentadora de carga hacia y desde Norte a Sur del territorio brasileño y de Este a Oeste oceánicos.

No se entiende él porque, a pesar de ser una vía tan importante, aún Bolivia no ha incursionado en esta red fluvial; quizás sea la falta de capitales, la iniciativa, decisiones o falta de agresividad empresarial los causales, para que buques bolivianos no estén surcando la Hidrovía, tal como lo hacen los buques argentinos, brasileños y paraguayos.

4. CORREDORES E HIDROVIA PARAGUAY - PARANA Y SU ACCIONAR EN EL DESARROLLO NACIONAL.

Los corredores e hidrovías de transportes constituyen una temática multisectorial relativamente nueva que conjuntamente colocada en el escenario mayor de la integración regional, con las comunicaciones, los energéticos, la producción, el comercio y el prevaeciente determinismo geográfico nacional, diseñan y erigen definitivamente los pilares de sustentación y transformación económica y social condicionantes del progreso de una región particularmente y de la nación: elementos vitales

para revertir las consecuencias del fatalismo geográfico al que estamos sometidos mediante la explotación del transporte terrestre (ferro - carretero) y el fluvio - marítimo, del que dependemos enteramente para nuestro comercio exterior.

Lo importante de la hidrovía y de los corredores interoceánicos, es todavía un proyecto multinacional y para nuestro País constituye una respuesta puntual a los retos y desafíos de enorme vigencia, por la implacable transcendencia en un mundo que tiende por un mundo a la globalización económica y exige transformar las llamadas ventajas comparativas en ventajas competitivas y por otro, haciendo un balance de situación en este torrente desenfrenado, carecemos de estudios acuciosos definitivos, así de entidades que los alienten y los promuevan; caso contrario sucede en los países vecinos que saben perfectamente lo que deben hacer con esta problemática y que ya están ejecutando.

Las hidrovías y corredores se circunscriben en un escenario o contexto estratégico, que inevitablemente definirá el futuro de Bolivia, que nos está exigiendo con elocuente claridad y urgencia, que el país debe recuperar su potestad y prerrogativa de ejercer control absoluto sobre nuestros transportes, no solo porque estos son la base económica y logística de nuestro comercio, sino porque somos un país enclaustrado, sin acceso propio y soberano a los puertos marítimos.

Es preciso que en el país se actúe con oportunidad en el plano institucional y nacional dotando estructuras y mecanismos que hagan responsables de modo práctico y objetivo la ejecución del proyecto de

Hidrovías y Corredores;

tal como lo recomienda el grupo de trabajo multilateral de Corredores Bioceánicos (GTMCB) conformado por la Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

En Bolivia no existen estas instituciones motivo por el cual el tema de Corredores e Hidrovías son tomados o tratados de manera dispersas y desordenada, por varias instituciones publicas y privadas que desaprovechab esfuerzos e interfieren la ejecución de los proyectos y lo hacen de acuerdo a intereses particulares o presiones de personas o grupos pequeños de poder, actitud que perjudica al desarrollo nacional.

Por lo que es de prioridad concebir y dotar de estructuras y mecanismos compactos y orgánicamente idóneos capaces de garantizar a través del concurso de profesionales especialistas y probos, una coherente aplicación de criterios de conciencia nacional que conjuntamente con su plan institucional, se establezcan políticas claras y sencillas sobre el proyecto que viabilicen el cumplimiento de los objetivos establecidos y los compromisos adquiridos en los plazos previstos.

5. CONCLUSIONES PARCIALES

Después de haber analizado la importancia que conlleva la Hidrovía Paraguay - Paraná y su conexión con los Corredores Interoceánicos, se concluye que se debe dar mayor importancia al proyecto de la Hidrovía, es decir buscar con mayor ahínco y seriedad el financiamiento para los trabajos portuarios; balizamiento y otros medios de ayudas para la

navegación, asimismo buscar los mecanismos que prioricen los trabajos carreteros y ferroviarios conexos a la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Si bien en la actualidad los puertos bolivianos con mayor afluencia de carga son los de Puerto Quijarro sobre el Canal Tamengo en los embarcaderos de Central Aguirre y el de Gravelal, pero no debemos de olvidar que de acuerdo a estudios realizados por la Armada Argentina, el B.I.D. y la Fuerza Naval Boliviana sobre el transporte fluvial en el Río Paraguay; se determinó que el mejor lugar para realizar un puerto en territorio boliviano es Puerto Busch; en el Corredor Man Césped, confirmando el estado de factibilidad realizado en 1977 por la firma británica "LIVESY HENDERSON" debiendo considerarse estos estudios para la construcción de esta terminal portuaria, por las ventajas que encierra este puerto con referencia al de Puerto Quijarro.

CAPITULO V

LOS CORREDORES INTEROCEANICOS
Y LA SEGURIDAD NACIONAL



CAPITULO V

LOS CORREDORES INTEROCEANICOS Y LA SEGURIDAD NACIONAL

1. ANALISIS GENERAL

Bolivia al nacer a la vida independiente el año 1825 tenía una extensión total de 2.364.756 Km² con innumerables riquezas minerales, vegetales, animales y una variedad de climas, aspectos que sin duda alguna despertaron la envidia y codicia de los países vecinos. La escasa y deficiente distribución de la población, las guerras internas, la ausencia de vías camineras, la carencia de una política integracionista y conservadora de nuestra heredad Nacional, han sido las causantes directas e indirectas del despojo de casi la mitad de nuestro territorio.

Al lograr su independencia, Bolivia heredo más de 2 millones de Km². de la Real Audiencia de Charcas, pero con apenas una población de cerca de un millón de habitantes, la mayoría concentrados en el Valle y el Altiplano; a pesar de tener una amplia e importante costa sobre el Océano Pacífico no la dominada, para ello tuvo mucho influencia la Cordillera de los Andes, la misma que constituye una barrera natural que separa de las costas del Pacífico. Lo mismo se puede decir de las ricas tierras de las llanuras del oriente boliviano, a las cuales ni siquiera las conocía y mas bien eran temidas. A pesar de todas las mutilaciones causadas por nuestros vecinos, Bolivia aun vive, no han dañado su espacio vital, su corazón y el Heartland Sudamericano, aun esta lleno de vida y con ansias de superación y grandeza; somos dueños de un territorio que aunque disminuido de su estado original, es todavía grande, aun nos encontramos entre los 20 Estados mas grandes del planeta y su

generoso suelo aun sigue entregando sus riquezas milenarias para sustentar a los 8 millones de bolivianos aproximadamente.

Al analizar nuestro espacio geográfico, lo primero que salta a la vista es la falta de su Costa Marítima, parte vital para la vida de un país que busca su desarrollo económico, social y cultural, situación que nos pone en desventaja con otros países costeros, pues nos encontramos separados del resto del mundo, dependiendo de la voluntad de terceros. Otro de los rasgos característicos es la gran diversidad geográfica que desde un punto de vista es positivo y por otro negativo, viniendo a ser como las dos caras de una moneda; se dice positivo por que por la variedad geográfica se tiene todo tipo de terreno y clima lo cual permite la diversificación de producción agrícola y de riquezas naturales; por el otro lado, se tiene un territorio desarticulado entre sí, con grandes obstáculos naturales que el hombre boliviano aún no ha podido superar; para completar éste panorama se tiene una cantidad considerable de etnias con costumbres y culturas diferentes, lo cual dificulta la formación de un Estado Nación. No obstante de las muchas pérdidas territoriales todavía tenemos fronteras con 5 países, dos de ellos son los mas grandes de Sudamérica, somos dueños del Divortian - Aquarium y tenemos acceso a las dos cuencas mas grandes de la región, la del Amazonas y la del Plata. Por todo ello Bolivia está predestinada a jugar un rol determinante en el continente, como elemento cohesionador, lo que ha dado origen al slogan de que Bolivia es una "Tierra de Contactos"; ¿en verdad lo es? seguro que no; pues para serlo debe construir y mejorar las vías de comunicaciones y carreteras.

Como ningún otro país del mundo, Bolivia ha sufrido dolorosas desmembraciones territoriales, las mismas que han reducido su patrimonio geográfico a 1.098.581 Km² pero de todas ellas, la que más compromete la existencia del Estado ó que es más

sentida, es la pérdida de nuestro querido y añorado Litoral, no solo por el valor económico de las riquezas en él acumuladas, si no porque ello nos alejó del mundo, nos privó del comercio exterior, nos distanció más de las corrientes migratorias provenientes de otros continentes más avanzados que a principios de siglo llegaron a América con capitales y tecnología, debido a ello es que otros países de nuestro continente lograron sus desarrollo actual.

En los últimos años, tras duras crisis económicas y sociales, el Estado ha iniciado un importante proceso de reformas estructurales que aunque a un alto costo social, están dando algunos frutos, pues hoy se vive una estabilidad económica, política y social, con crecimiento.

En su intento por insertarnos en los nuevos modelos del que hacer mundial, hemos emprendido una serie de medidas económicas tendientes a reducir la participación del Estado al mínimo necesario, cediendo la iniciativa al sector privado productivo, a través de la CAPITALIZACION de las empresas estratégicas; solo que a la hora de seleccionar al "Socio Estratégico" no se ha tenido el cuidado de analizarlo y de ver su impacto en el aspecto de la SEGURIDAD DEL ESTADO; pues de otro modo no habríamos cedido el control de la Empresa de Ferrocarriles a capitales nada menos que chilenos; es posible que desde el punto de vista empresarial, la decisión haya sido conveniente, pero desde el punto de vista de la SEGURIDAD DEL ESTADO es muy preocupante.

Lo mismo sucede con otras empresas de origen chileno que actualmente están enclavadas en áreas claves de la economía boliviana, las mismas tienen elevado poder de decisión y que en el futuro es posible que generen conflictos con Chile al defender

los intereses de sus empresarios; como ejemplo podemos mencionar: las AFPS, CARSA, EMPRESA DE FERROCARRILES, ENTEL y muchas empresas diseminadas en el territorio nacional que hoy por hoy conocen de Bolivia hasta lo más secreto que pudiera tener.

Otro de los grandes proyectos en ejecución, emprendidos por el País, es la venta de gas al Brasil, para satisfacer la demanda de Sao Paulo y otras poblaciones aledañas, el mercado más importante de Sud América. Bolivia intenta convertirse en el centro de distribución de energía del continente, ya que existe gran interés de países vecinos por acceder al energético boliviano o por inter - conectar su sistema a través de Bolivia para un mejor suministro del producto.

Como se ha visto en los capítulos anteriores, de dónde nace el interés de Chile y Brasil por el corredor Santos - Arica, pero es importante entender ahora la influencia geopolítica que tendría esta obra y en que medida puede afectar a la Soberanía y Seguridad Nacional.

Para muchos las carreteras y vías de comunicación son como venas, que llevan la sangre (poder) a la periferie del organismo estatal, nutriéndolo y posibilitando su desarrollo. Es lógico que el alcance de la irrigación sanguínea será proporcional al potencial del corazón.

Bajo estos conceptos se define que nuestro corazón estatal es pequeño y desde hace apenas unos pocos años está bombeando sangre hacia la lejana y difícil periferia. El Corredor Santos - Corumbá - Puerto Suárez - Santa Cruz - Arica, va a permitir el flujo de sangre bombeada por brasileños y chilenos, pero que pasará con este organismo?

Se está prestando las venas para que el cuerpo brasileño y chileno se nutran a costa de Bolivia y sin recibir beneficios compensativos algunos de esos cuerpos extraños; más aun por dicho corredor circularán todo tipo de mercaderías que a precios y calidad competitivos, terminarán por ahogar la industria nacional.

La vía en tema atraviesa todo el ecumene boliviano, la que convenientemente aprovechada y bajo un plan coherente, podría facilitar el desarrollo de una agro industria nacional en condiciones más competitivas. Urge que el Estado en su condición de dueño de gran parte del territorio por el cual pasa el corredor negocie una parte activa en el mercado de los fletes a través de empresas nacionales.

Desde el punto de vista de la seguridad, es cierto que las posibilidades de emprender una guerra de conquista como en el pasado es mínima. Pero los procesos mundiales hoy vigentes están desarrollando nuevas formas de agresión a través de la globalización económica. Un Estado alcanza su verdadero esplendor y grandeza cuando logra desarrollar una sólida economía, junto con un verdadero poder militar que haga respetar sus derechos e intereses nacionales. De no ser así, ¿porqué Estados Unidos aún mantiene su fuerza militar que es la más grande del mundo, a pesar de las drásticas reducciones presupuestarias para éste fin?.

De igual manera Chile mantiene su proceso de potenciamiento y modernización de sus FF.AA. como también de sus industrias militares, ¿para qué? si no es para proteger sus intereses?.

Existe consciencia de que es imperativo un acceso al océano Pacífico para desarrollar y crecer económicamente, pero a la vez se necesita potenciar las Fuerzas Armadas

para contar con un instrumento capaz de mantener protegidos los intereses Nacionales. La estrategia como ciencia requiere de medios para alcanzar fines; esto enseña en primer lugar que, para proyectar un accionar coherente es necesario definir Objetivos Claros alcanzables en tiempo y espacio y en proporción directa con los medios disponibles.

Para negociar con Chile una salida libre y soberana al Pacífico, Bolivia dispone de tres instrumentos validos que son: El Comercio exterior (que da vida a los puertos del Norte de Chile); el agua dulce del Lauca y el Silala, el gas natural, y ahora con el gran interés que han despertado los corredores Santos - Santa Cruz - Arica - Cáceres - Santa Cruz - Arica, Porto Velho - Guayaramerín - La Paz - Arica, se dispone de un nuevo medio para presionar indirectamente a Chile. Si bien el Brasil tiene el mismo interés en acceder al puerto de Valparaiso que a Arica, pues las distancias no son iguales y lo que le interesa en definitiva además del ahorro en el transporte (distancia y tiempo) son la capacidad y comodidad de los puertos para sus necesidades.

El más interesado es Chile en mover las aproximadamente 10 millones de toneladas de carga (que proporcionaría Brasil con la soya) hacia los puertos del Norte de su territorio, ya que de ésta manera aseguraría la subsistencia y desarrollo de la región, consolidaría su nacionalidad y eliminaría uno de los instrumentos mas efectivos que tiene Bolivia; el Comercio Exterior, del cual dependen en alto grado los puertos de esa región chilena. Y ¿esto afecta a la seguridad boliviana? Claro que sí; pues mientras esos puertos vivan del Comercio exterior de Bolivia se podrá presionar a Chile por el cumplimiento de sus compromisos contraídos en el tratado de 1904 y seguir insistiendo en nuestra reintegración marítima; objetivo que no debe perderse desde ningún punto de vista ni circunstancia.

No se debe olvidar que mientras Bolivia no tenga un puerto soberano, no podrá aprovechar las ventajas que proporciona el mar, como fuente de recursos económicos y como vía de comunicación entre las naciones del mundo; aquí hacen eco las palabras del **Doctor Felipe Tredinnick**, hombre de prestigio internacional que dice "Para gozar de las ventajas del mar hay que ser país costero".

Otro aspecto que se debe considerar es la migración de extranjeros a las fronteras y asentamientos ilegales de los mismos, tal cual se sucedió en la Guerra del Acre; por otra parte tener presente que el bolsón del Rapirrán está poblado por más del 90% de brasileños y que el año 1973, el Estado del Acre publicó su mapa geográfico donde incluyó el bolsón del Rapirrán como parte de su territorio.

Con profunda preocupación día a día se ve como nuestros empresarios y hombres de negocios refuerzan cada vez más su vínculos comerciales con Chile, y bajo el mal entendido concepto empresarial, se los ve dispuestos incluso a olvidar nuestra demanda.

Es indispensable mantener viva la Conciencia Marítima en el pueblo boliviano; puesto que es una gran oportunidad para negociar con dignidad una salida soberana al mar para Bolivia.

De acuerdo al nuevo concepto mundialmente pregonado por los Estados Unidos referente a la Seguridad de los Estados y la paz del mundo, la misma que está bajo la responsabilidad del grupo de los 7 (Estados Unidos, Alemania, Francia, Japón, Italia, Canadá y Gran Bretaña) mediante el cuerpo de paz; fuera muy loable que esto se cumpliera en todas las latitudes de la tierra sin distinción e intereses

discriminatorios, asimismo lo dicho por William J. Perry "Las operaciones de paz en las Américas en apoyo a la resolución de conflictos y a la democracia son más que un principio una realidad".²⁰

De igual manera lo expresado por Hans Binnendijk "Trabajar juntos es función de la necesidad de enfrentar amenazas y preocupaciones tradicionales y no tradicionales en la región, tales como las Reivindicaciones territoriales, el control de armas, el narcotráfico, el crimen organizado y el terrorismo".²¹

Mientras Bolivia no logre su reivindicación marítima no habrá paz ni tranquilidad en ésta región del continente Sudamericano.

2. CONCLUSIONES PARCIALES

De todo lo tratado se puede decir que procedentes del nuevo orden mundial llegan influencias que obligan a adoptar normas de conductas acorde con los patrones de la "Globalización"; en cuanto al escenario regional tenemos problemas pendientes con Chile derivados de nuestro enclaustramiento geográfico, el mismo que atenta la seguridad del Estado y que como Estado se debe tener la capacidad de definir políticas y estrategias bien delineadas y coherentes en función de los Objetivos Nacionales. Los Corredores antes mencionados serán beneficiosos en la medida en que tengamos la capacidad de negociar ventajas para el país, sin olvidar la meta de reintegración marítima. De otra manera sus influjos geopolíticos pueden ser más bien perjudiciales para la Seguridad Nacional.

²⁰ William J. Perry., SECRETARIO DE DEFENSA DE LOS EE.UU.- Revista JFQ

²¹ Hans Binnendijk Revista JFQ. Artículo "La Seguridad de las Américas" - Pag. 37.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES



CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. CONCLUSIONES:

Realizado el análisis y evaluación en los capítulos precedentes del presente trabajo de investigación, permiten arribar a las siguientes conclusiones y recomendaciones.

1.1. CONCLUSION GENERAL:

En términos generales, constituye una verdadera necesidad nacional la concreción de los proyectos de Corredores Interoceánicos por territorio nacional, si queremos volvernos **COMPETITIVOS** en **CALIDAD Y PRECIO** con los demás países de nuestro alrededor, actitud fundamental en la nueva economía de globalización, los mismos que a pesar de influir en nuestra Seguridad Nacional presentan mayores ventajas económicas, sociales y culturales, las mismas que administradas correctamente permitirán que el País despegue económicamente.

Podemos convertirnos a través de ello en un país de importancia fundamental en la interconexión **ATLANTICO - PACIFICO**, dándoles un valor agregado a la ubicación de Bolivia. Recién podríamos hablar de tener una ubicación estratégicas en el centro de América y pasaríamos a crear cierta dependencia a nuestros vecinos.

1.2 CONCLUSIONES COMPLEMENTARIAS:

- 1.2.1 La puesta en marcha de los Corredores interoceánicos por territorio nacional ayudaría a desarrollar nuevos polos de desarrollo actitud básica para evitar migraciones de "pobreza" a los mayores centros poblacionales . Con esto se lograría además una distribución mas armónica de la economía dentro de nuestro territorio y se tendría un aspecto multiplicador con la producción de servicios profesionales y otros.
- 1.2.2 Existe gran preocupación de los países vecinos por habilitar sus corredores interoceánicos, sobre todo Argentina, Paraguay y Chile, así lo han demostrado firmando sendos compromisos e invirtiendo fuertes sumas de dinero en mejorar sus puertos y carreteras.
- 1.2.3. En nuestro país en el pasado a nivel Gubernamental se le dio poco interés, siendo mayor el impulso a nivel regional y empresarial, quienes se movieron buscando financiamiento y hasta realizaron el recorrido por los dos principales corredores en caravanas. El Gobierno actual demuestra gran interés, tal es así que ha conseguido los ofrecimientos de financiamientos de la CAF., UE. y el BID.
- 1.2.4. Geopolíticamente no se avizora ninguna agresión física de países vecinos por espacios vitales, pero sí la invasión pacífica es cada día más preocupante por parte de la población brasileña por el Noroeste boliviano. En el bloque regional existe una preocupación tremenda por la política económica imprimida por la globalización.

1.2.5 Las FF.AA. como principal actor en el factor militar no esta siendo tomada en cuenta en el proceso de los corredores de integración por tanto se están ignorando irresponsablemente aspectos de seguridad tan necesarios a la protección integral del país.

1.2.6 Varios países (Chile, Argentina, Paraguay, Brasil, Perú, Ecuador) han tomado la delantera construyendo corredores, pese a todo no logran igualar las inmejorables condiciones de la ubicación geográfica del territorio boliviano, que una vez preparado redundaría en menor distancia y tiempo de transporte lo que significa menores costos, que es lo que busca el comercio internacional.

2. RECOMENDACIONES:

2.1 RECOMENDACION GENERAL.

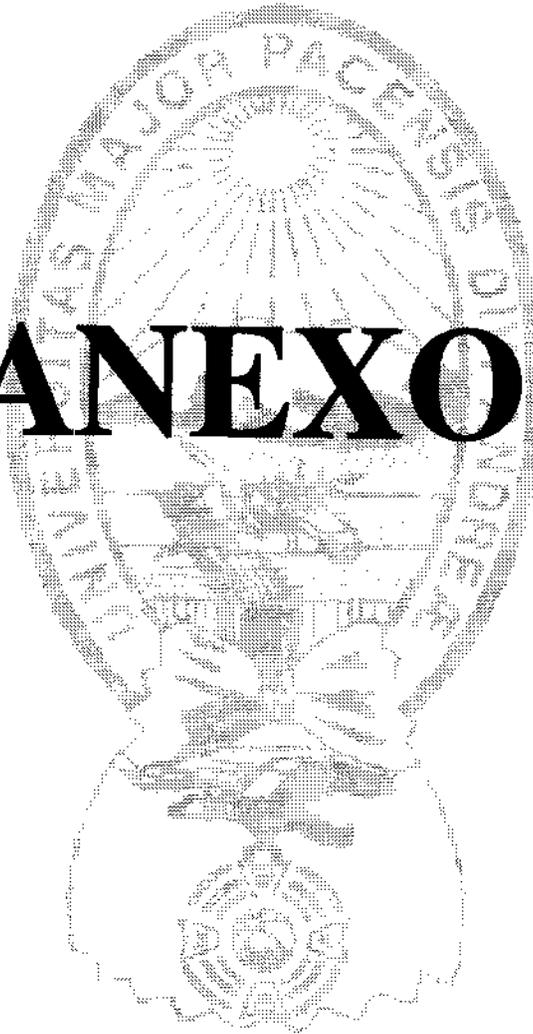
Se recomienda la ejecución de los Corredores Guayaramerín - La Paz - Ilo o Arica y la variante Santos, San Matías - Santa Cruz - La Paz Ilo o Arica, por ofrecer ventajas económicas y sociales para Bolivia.

2.2 RECOMENDACIONES COMPLEMENTARIAS:

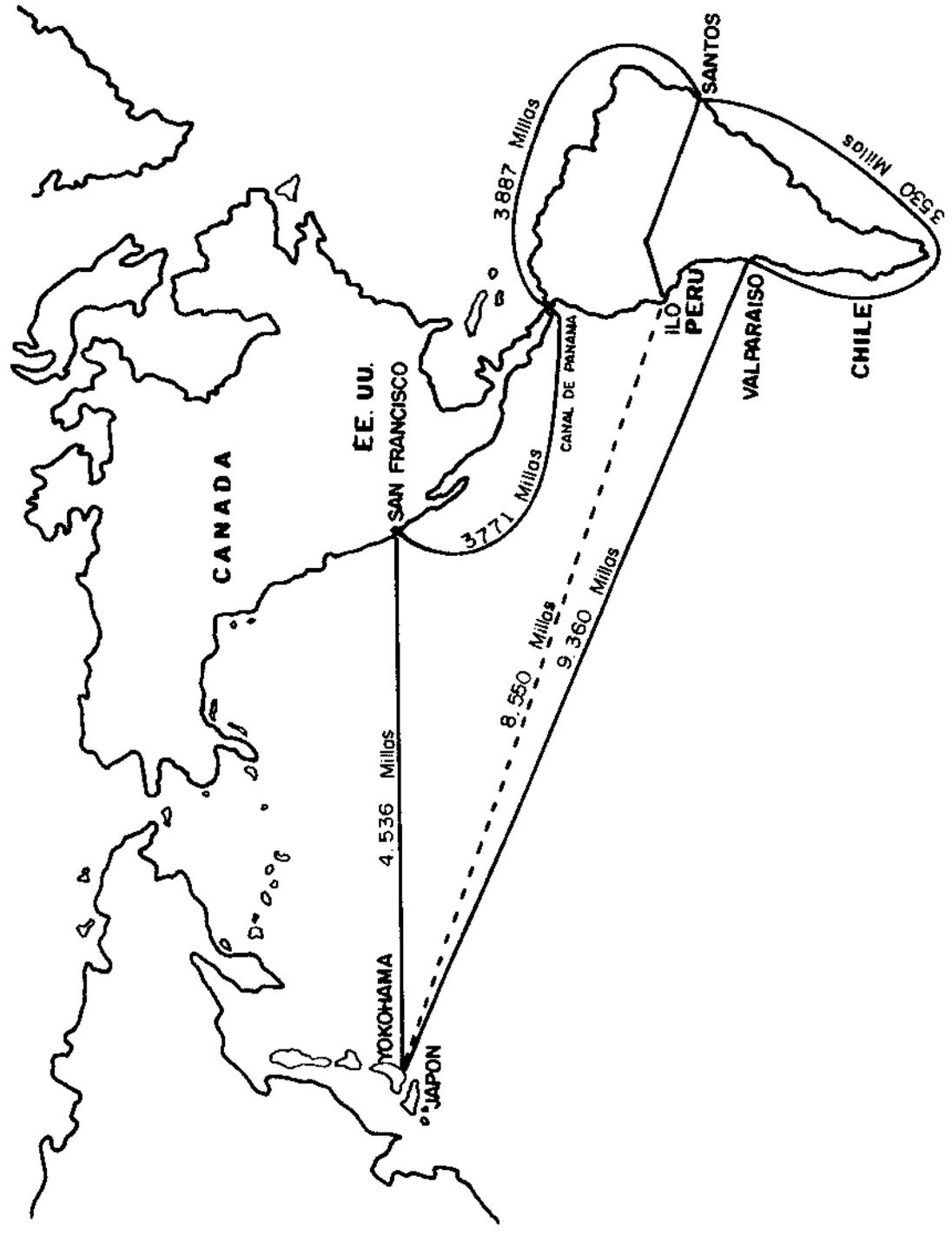
2.2.1. Bolivia tiene que participar en los Corredores de Integración, bajo una política clara y definida, fruto de una planificación responsable y coherente, aprovechando el potencial de sus instituciones, definiendo que es lo que quiere para el futuro y señalando objetivos claramente definidos.

- 2.2.2. Se recomienda darle mayor importancia a la Hidrovía Paraguay - Paraná y conformar empresas de transporte fluvial - marítima y así poder proyectarnos al Atlántico, sin descuidar la salida libre y soberana al Pacífico.
- 2.2.3 La Seguridad y la Defensa del país es una responsabilidad de todos los bolivianos , así lo deben comprender gobernantes y gobernados.

ANEXOS



RUTAS DE TRANSPORTE DE CARGA ENTRE BRASIL Y JAPON



CORREDOR INTEROCEANICO
FERRO FLUVIAL IQUIQUE BARRANQUERAS



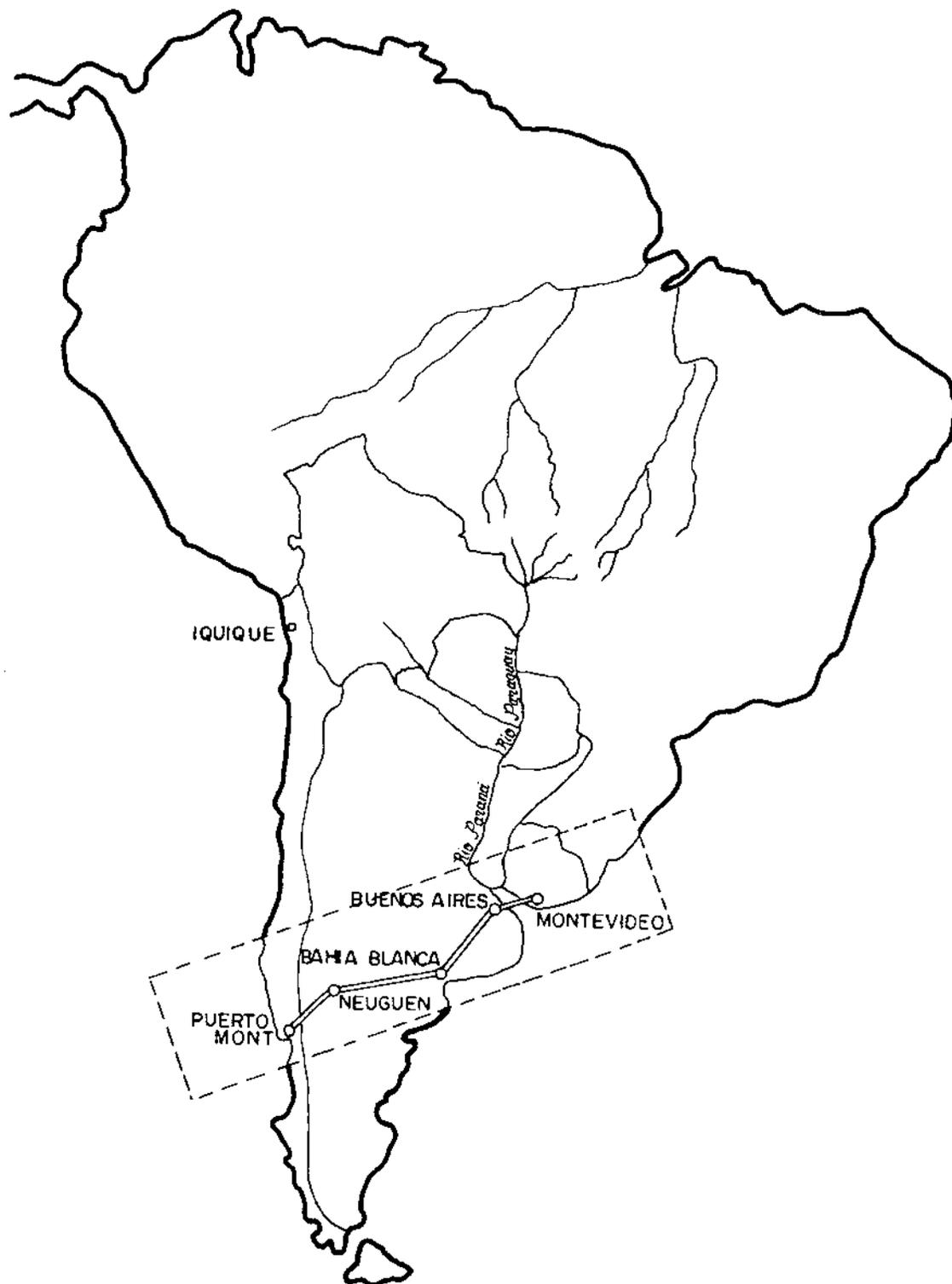
CORREDOR INTEROCEANICO
ANTOFAGASTA RIO GRANDE DO SUL



CORREDOR INTEROCEANICO
VALPARAISO MONTEVIDEO



CORREDOR INTEROCEANICO
PUERTO MONT - BUENOS AIRES



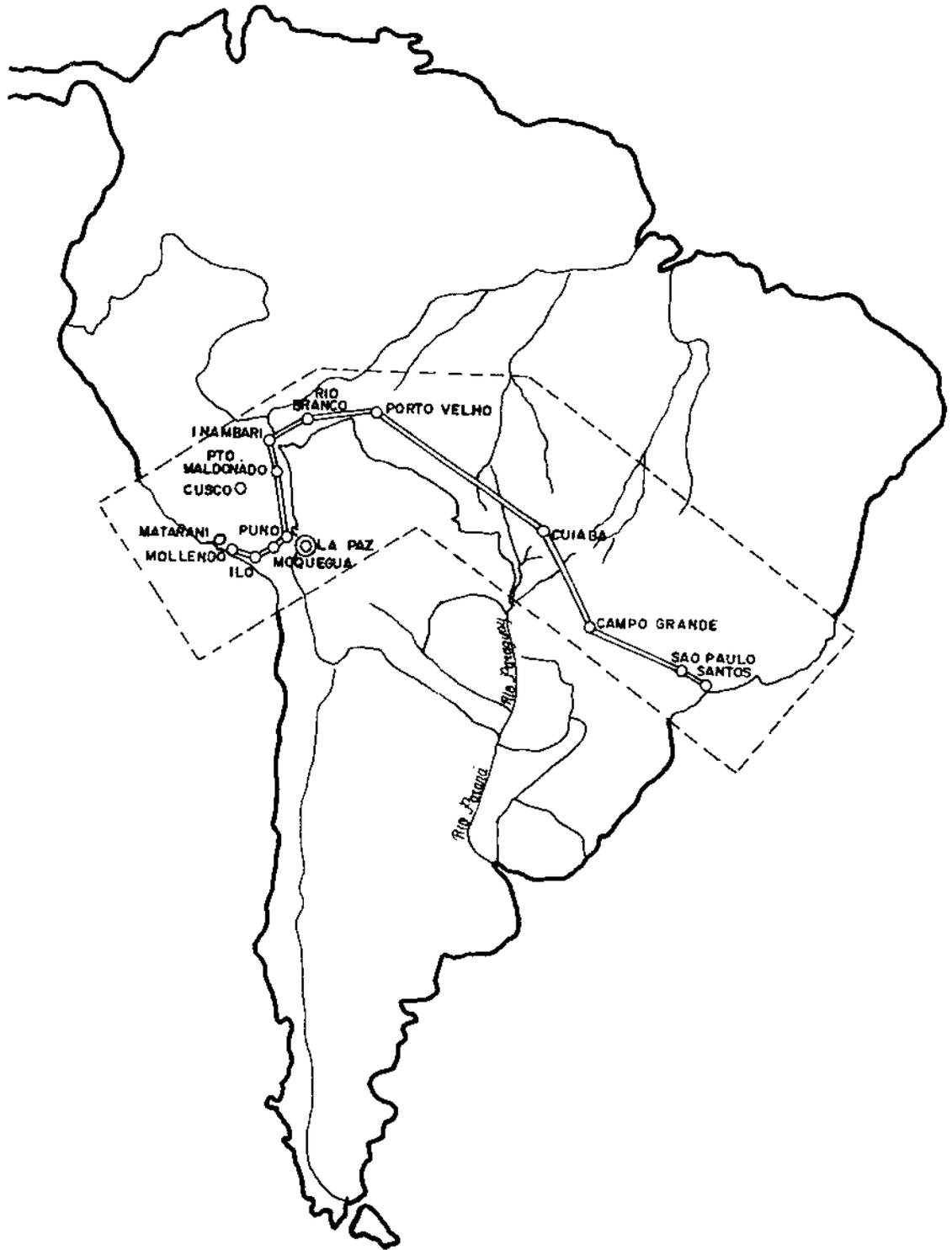
CORREDOR INTEROCEANICO
FERRO FLUVIAL VILETA - IQUIQUE



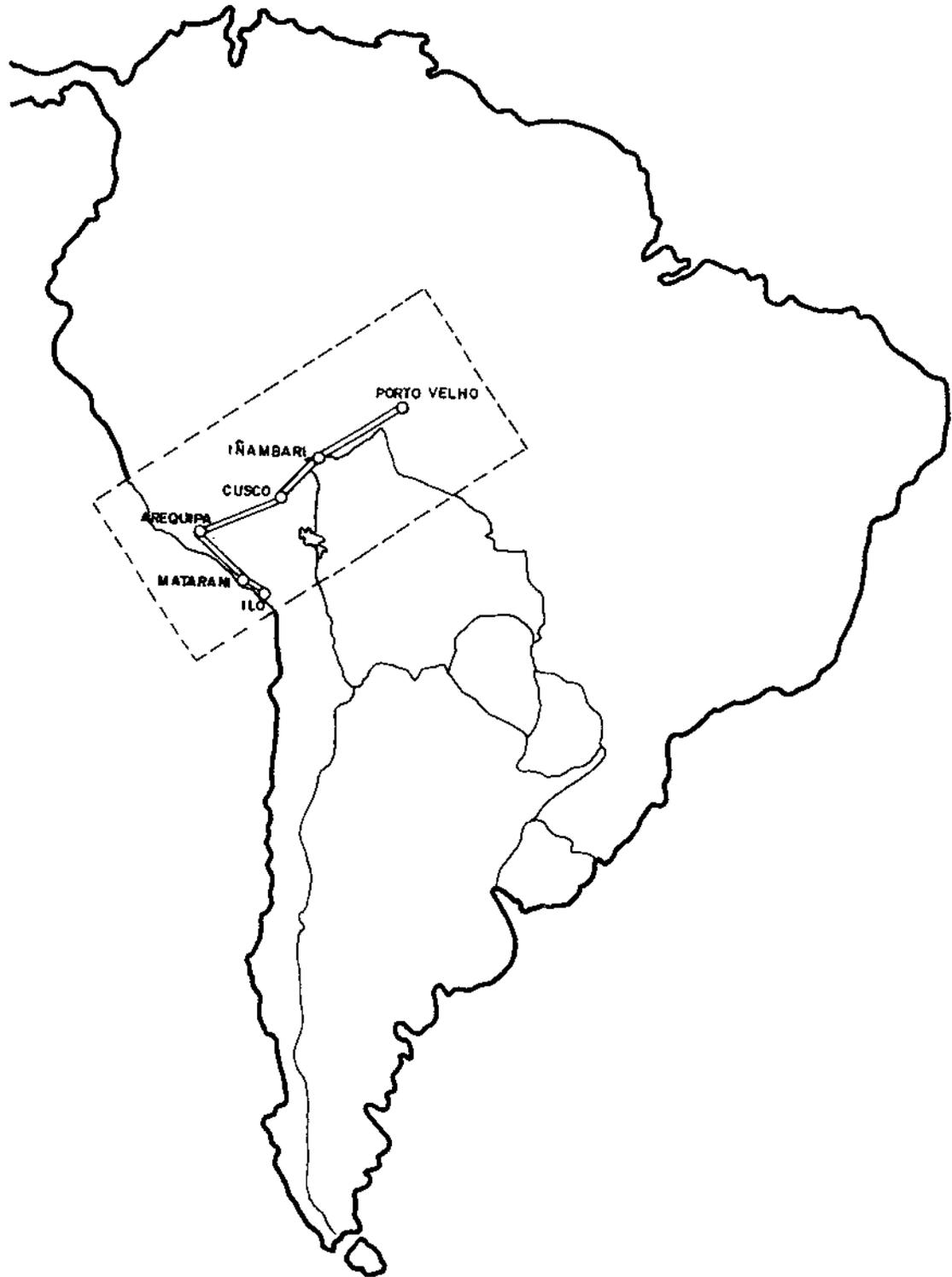
CORREDOR PORTO VELHO-ASIS-ILO



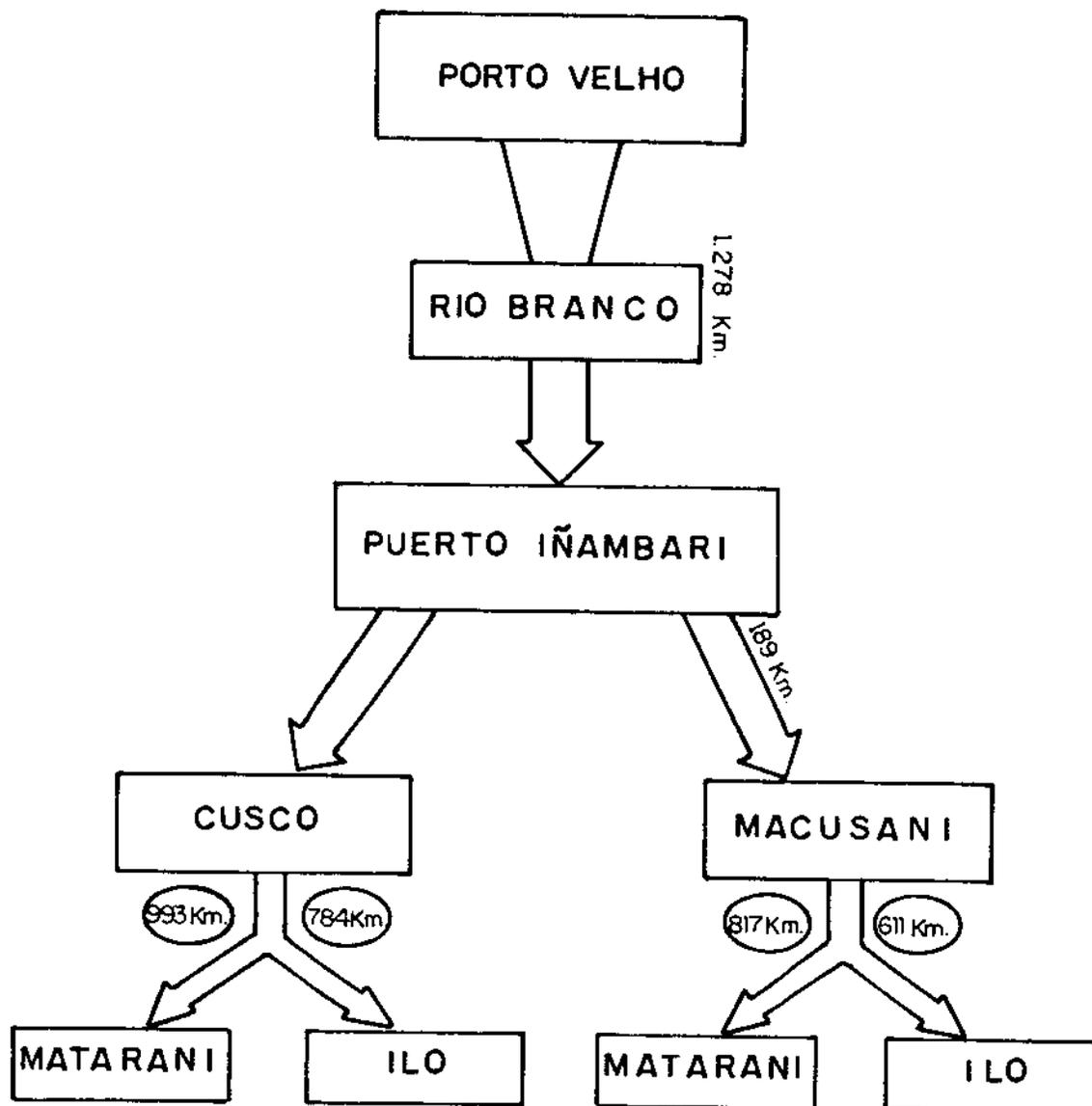
CORREDOR INTEROCEANICO
SANTOS - MOLLENDO O MATARANI



CORREDOR PORTO VELHO
MATARANI O ILO VIA CUSCO

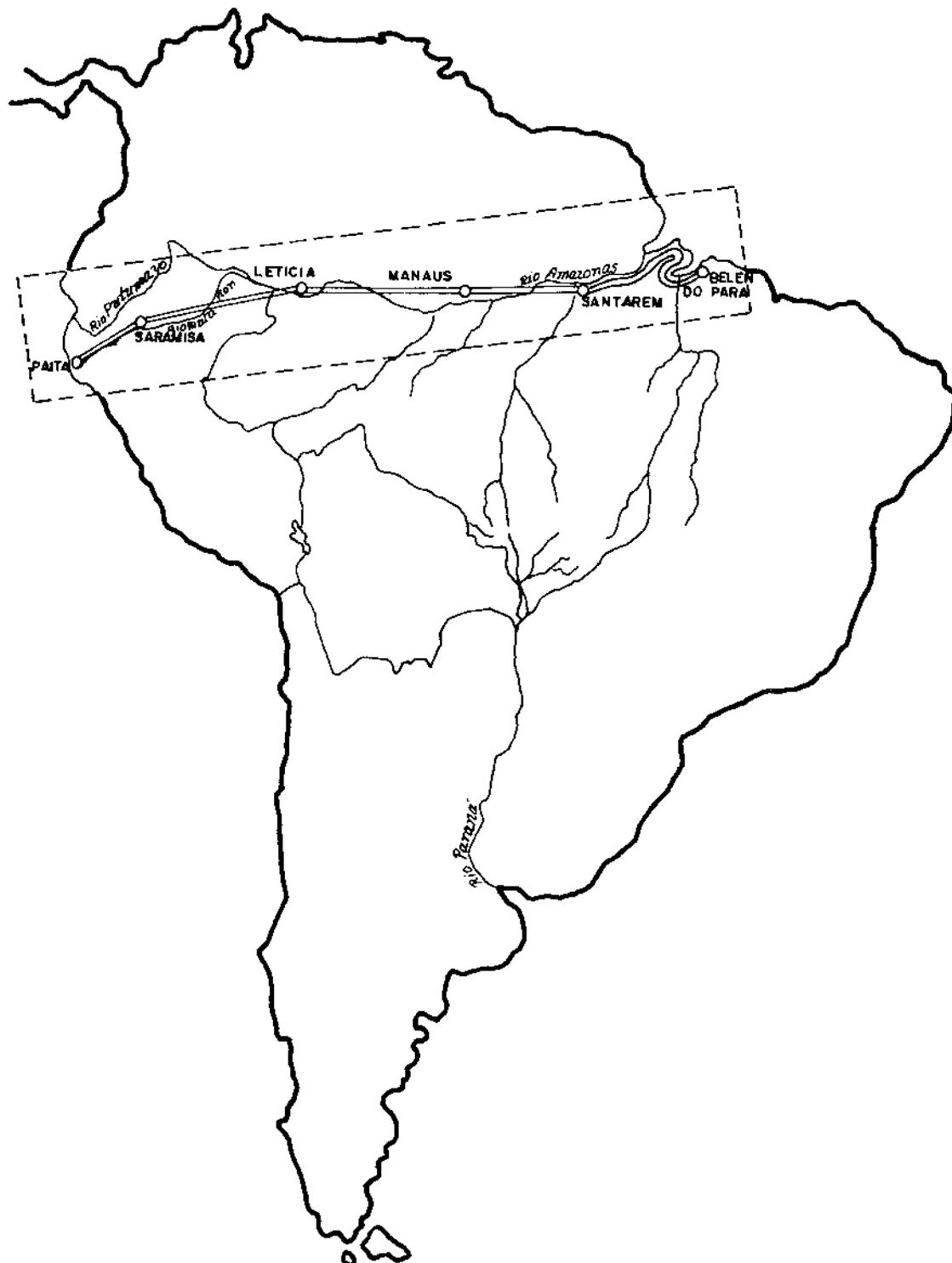


DISTANCIAS DIFERENTES
RU T A S

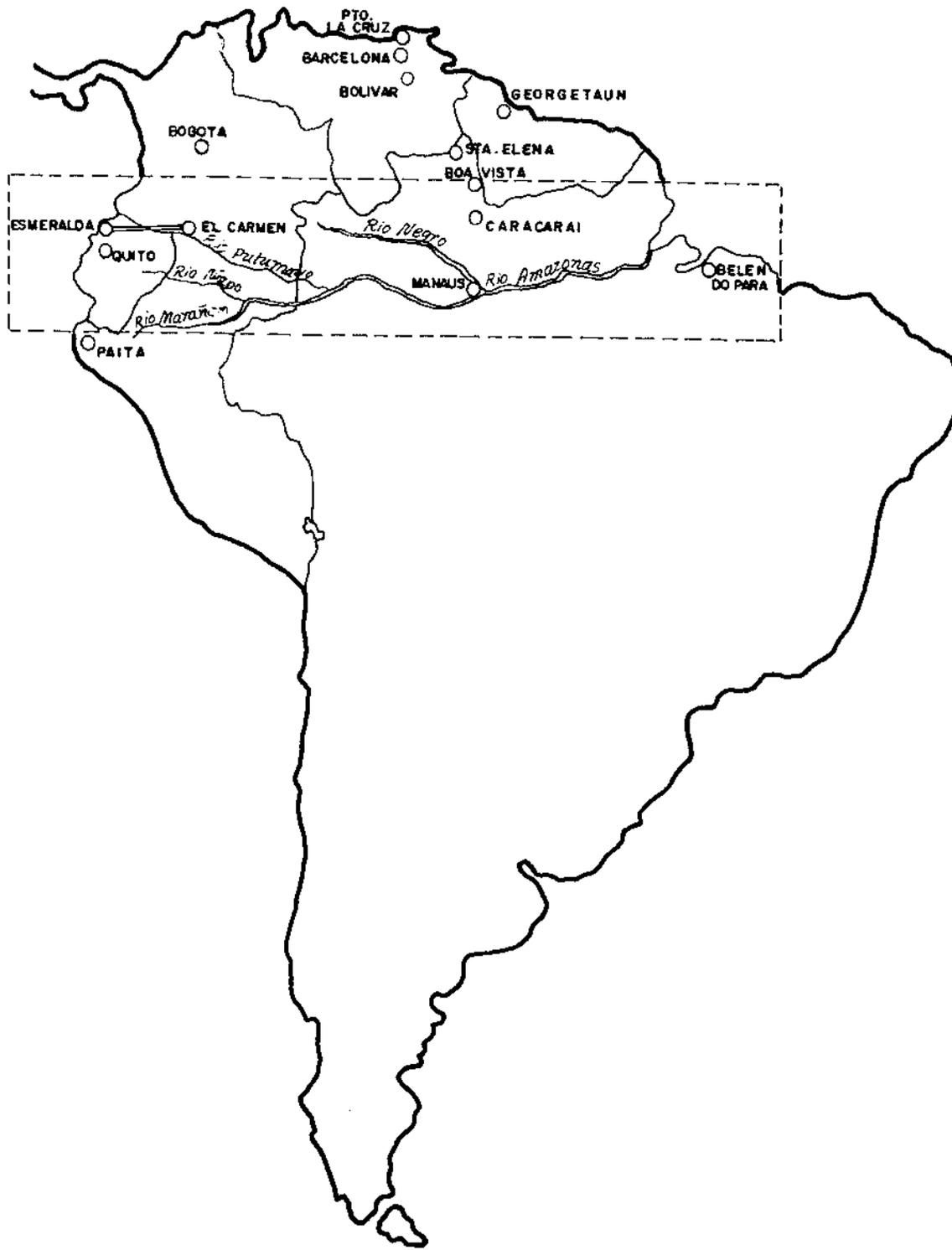


Porta Velha - Matarani - Via Cusco	2.636 Km.
Porta Velha - Ila via Cusco	2.427 Km.
Porta Velha - Matarani via Macusani	2.284 Km.
Porta Velha - Ila via Macusani	2.078 Km.

CORREDOR INTEROCEANICO
INTERMODAL BELEN DO PARA - PAITA



CORREDOR INTEROCEANICO
INTERMODAL BELEN DO PARA-ESMERALDA



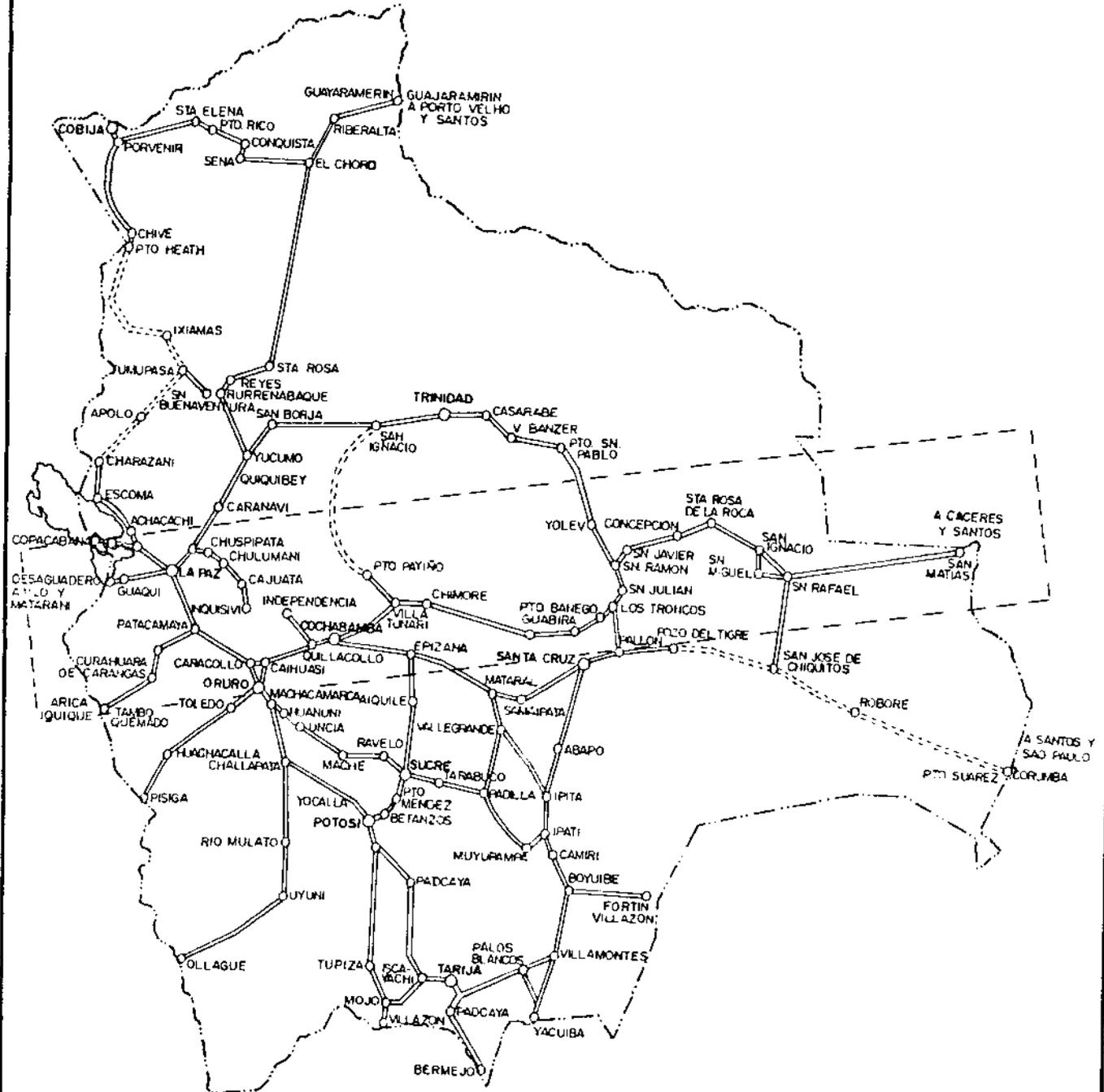
CORREDOR INTEROCEANICO
MANAUS GEORGETOWN PTO. LA CRUZ



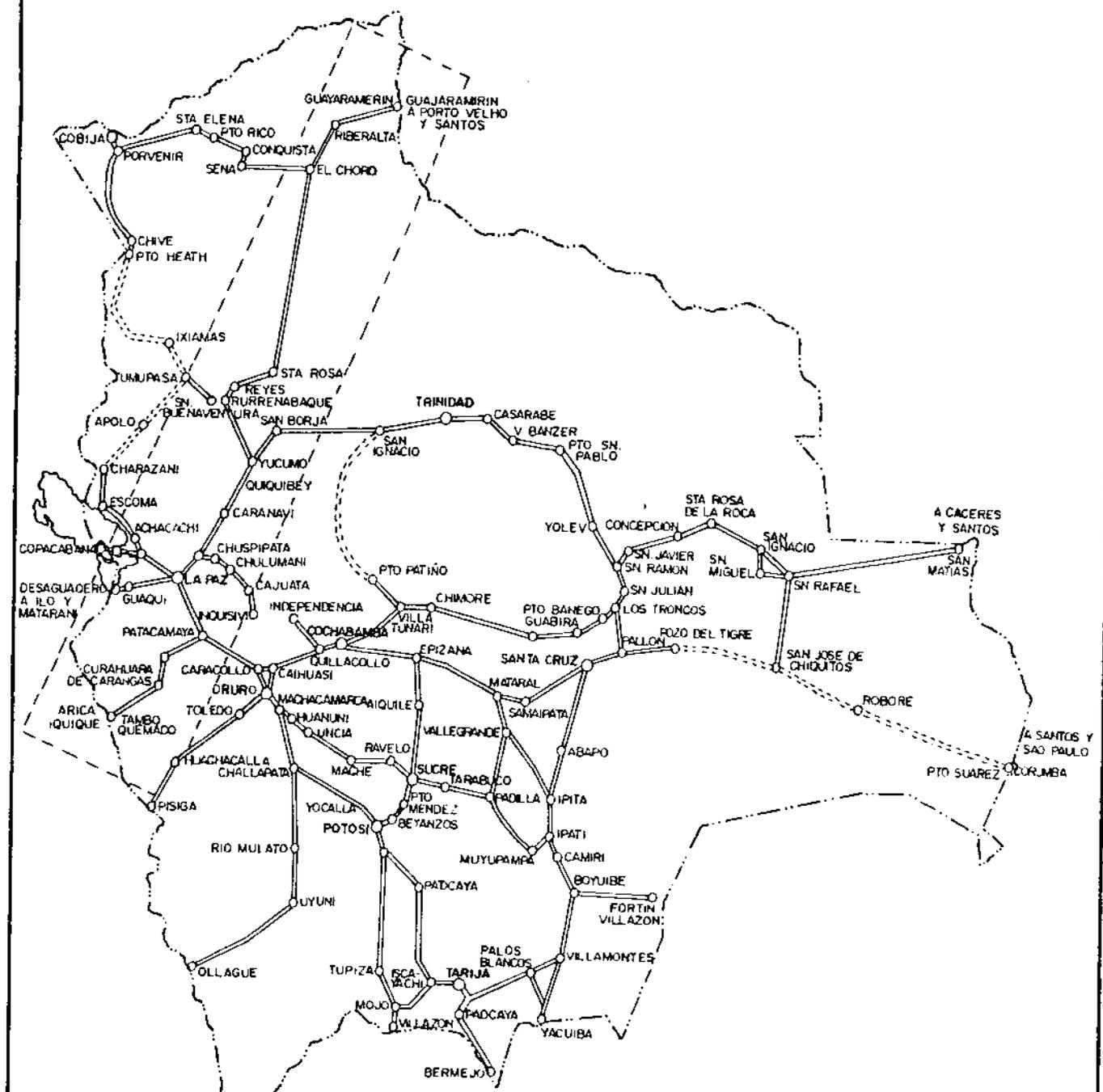
CORREDOR INTEROCEANICO
CORUMBA ARICA O ILO



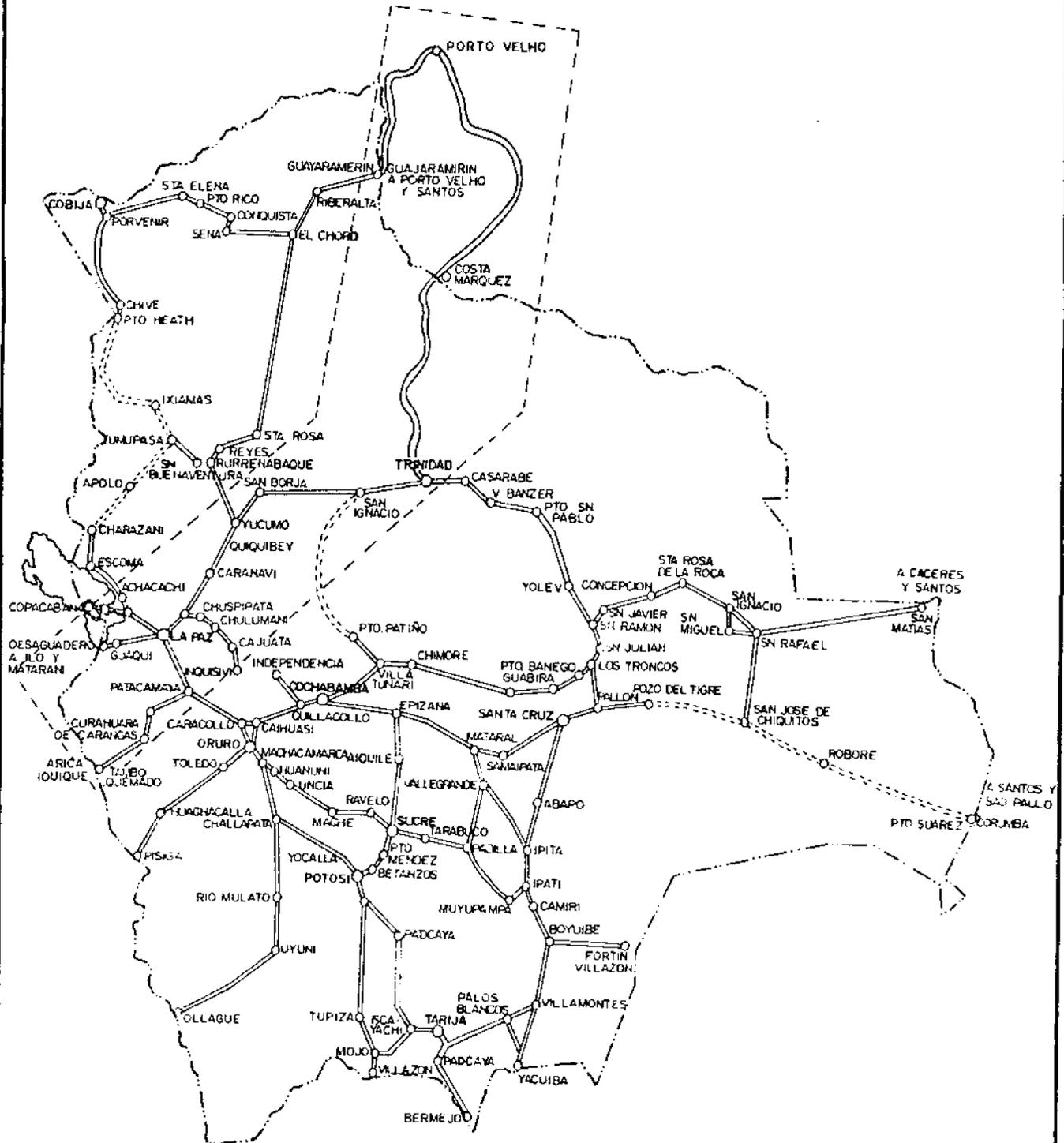
CORREDOR INTEROCEANICO CACERES ILO O MATARANI VIA BOLIVIA



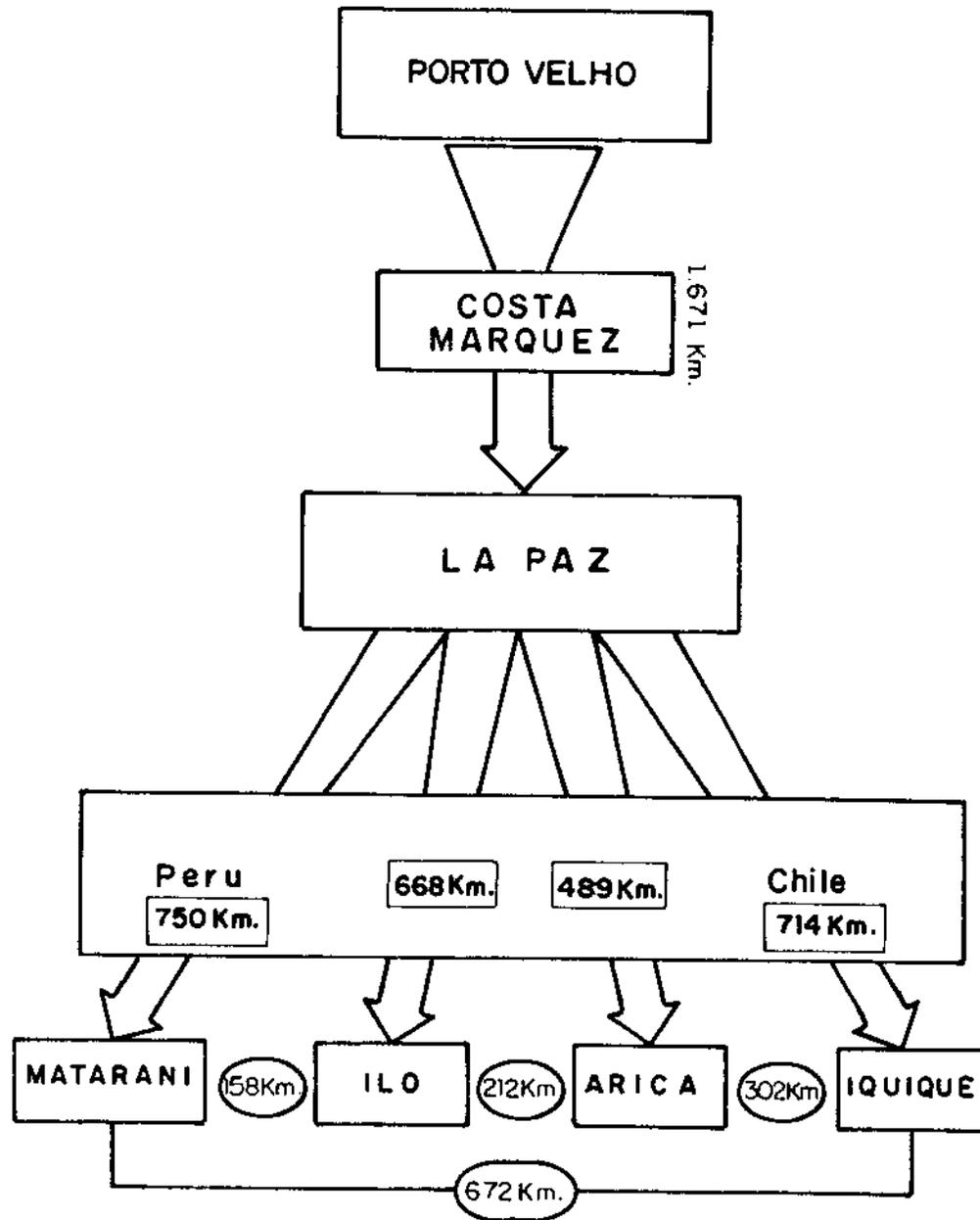
CORREDOR INTEROCEANICO GUAJARA MIRIN ILO O MATARANI - ARICA



CORREDOR INTEROCEANICO
PORTO VELHO MATARANI ILO ARICA
VIA COSTA MARQUEZ

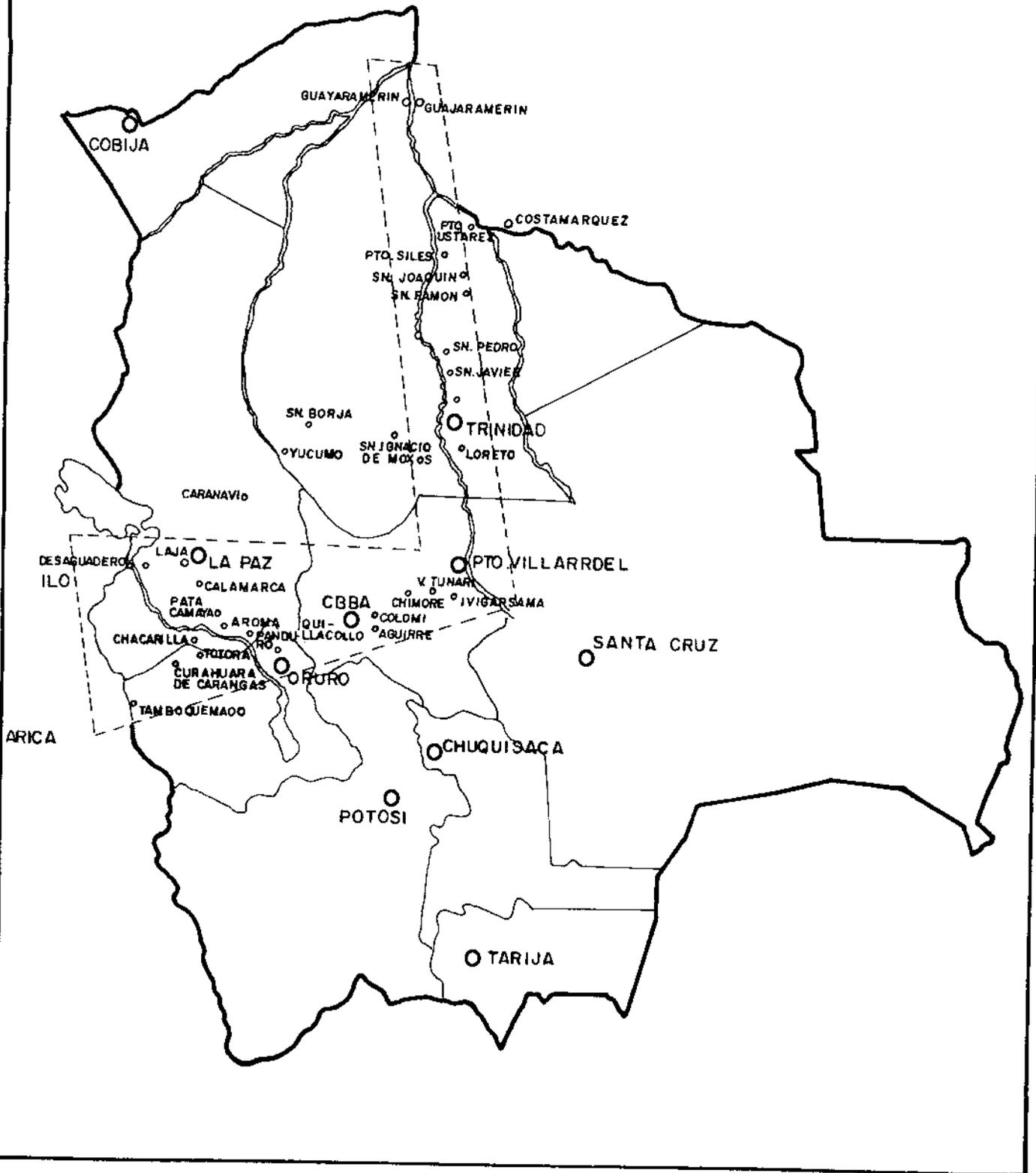


DIFERENTES DISTANCIAS
PORTO VELHO PTOS. DEL PACIFICO
VIA COSTA MARQUEZ



Porto Velho - Matarani via Costa Marquez	2.421 Km.
Porto Velho - Ilo via Costa Marquez	2.339 Km.
Porto Velho - Arica via Costa Marquez	2.160 Km.
Porto Velho - Iquique via Costa Marquez	2.385 Km.

CORREDOR INTERMODAL
GUAJARA MIRIN - ILO VIA PTO.VILLARROEL



CUADRO N° 1

**DETALLE DE LA RUTA PORTO VELHO - GUAYARAMERIN
- YUCUMO - LA PAZ - ARICA (ESTADO ACTUAL)**

T R A M O	Km.	SITUACION
Pto. Velho - Guayaramerín	338	Pavimentado
Guayaramerín - Riberalta	88	Ripiado
Riberalta - Santa Rosa	420	Ripiado
Santa Rosa - Rurrenabaque	104	Ripiado
Rurrenabaque - Yucumo	102	Ripiado
Sub Total	1.052	
Yucumo - Quiquibey	42	Pavimentado
Quiquibey - Bella Vista	67	Ripiado
Bella Vista - Santa Barbara	118	Ripiado
Santa Barbara - Cotapata	44	Pavimentado
Cotapata - La Paz	48	Pavimentado
La Paz - Patacamaya	100	Pavimentado
Patacamaya - Tambo Quemado	188	Pavimentado
Tambo Quemado - Arica	201	Pavimentado
Sub Total	888	
TOTAL	1.860	
RESUMEN		
Pavimentado	961	Km. (51,66 %)
Ripiado	899	Km. (48,34 %)
TOTAL	1.860	Km.

CUADRO N° 2

DETALLE DE LA RUTA PORTO VELHO - COSTO MARQUEZ -
YUCUMO - LA PAZ - ARICA (ESTADO ACTUAL)

TRAMO	Km.	SITUACION
Pto. Velho - Presidente Medici	405	Pavimentado
Presidente Medici - Costa Marquez	347	Ripiado
Costa Marquez - San Joaquín	90	De tierra
San Joaquín - Trinidad	230	De tierra
Trinidad - Yucumo	280	De tierra
Sub Total	1.352	
Yucumo - Quiquibey	42	Pavimentado
Quiquibey - Bella Vista	67	Ripiado
Bella Vista - Santa Barbara	118	Ripiado
Santa Barbara - Cotapata	44	Pavimentado
Cotapata - La Paz	48	Pavimentado
La Paz - Patacamaya	100	Pavimentado
Patacamaya - Tambo Quemado	188	Pavimentado
Tambo Quemado - Arica	201	Pavimentado
Sub Total	880	
TOTAL	1.860	
RESUMEN		
Pavimentado	1.028	Km. (47,59 %)
Ripiado	532	Km. (24,63 %)
Tierra	600	Km. (27,78 %)
TOTAL	2.160	Km.

CUADRO N° 3
PUERTOS PROYECTADOS PARA
COMPLEMENTAR LOS CORREDORES

PROYECTOS	RIO	COSTO ESTIMADO \$US.
Guayaramerín	Mamoré	850.000
Riberalta	Beni	675.000
Puerto Siles	Mamoré	250.000
Puerto Ustarecz	Itenez	250.000
Puerto Villarroel	Ichilo	850.000

CUADRO N° 4
ESTIMACION DE INVERSIONES EN CARRETERAS
PRIORITARIAS (MILLONES DE DOLARES)

CARRETERA	DISTANCIA Km.	COSTO ESTIMADO \$US.
Guayaramerín - Riberalta	88	9.150
Riberalta - Río Yata (Santa Teresa)	336	41.370
Río Yata - Santa Rosa	84	4.380
Santa Rosa - Rurrenabaque	104	10.815
Rurrenabaque - Yucumo	102	3.157
Yucumo - Quiquibey	42	Construido
Quiquibey - Bella Vista	67	79.225
Bella Vista - Santa Barbara	118	153.100
Santa Barbara - Cotapata	44	En construcción
Cotapata - La Paz	48	Construido
La Paz - Patacamaya	100	Construido
Patacamaya - Tambo Quemado	188	Construido
Tambo Quemado - Arica	201	Construido
TOTAL	1.522	301.197

CUADRO N° 5

**ESTIMACION DE INVERSIONES EN CARRETERAS
PRIORITARIAS (MILLONES DE DOLARES)**

CARRETERA	DISTANCIA Km.	COSTO ESTIMADO \$US.
FASE		
Costa Marquez - Moroña	72	21.600
Moroña - Puerto Siles	34	10.200
Puerto Siles - San Joaquín	20	6.000
Sub Total	126	37.800
FASE		
San Joaquín - San Ramón	32	9.600
San Ramón - Trinidad	210	84.000
Sub Total	242	93.600
FASE		
Trinidad - Puerto Varador	12	Construido
Puerto Varador - San Borja	216	91.200
San Borja - Yucumo	48	14.400
Sub Total	276	105.600
TOTAL GENERAL	644	237.000

CUADRO N° 6

**ESTIMACION DE INVERSIONES EN CARRETERAS
(MILLONES DE DOLARES)**

CARRETERA	DISTANCIA Km.	COSTO ESTIMADO \$US.
Pto. Suárez - San José - Pailón	591	250
Pailón - Santa Cruz	51	Construido
Santa Cruz - Cochabamba	500	Construido
Cochabamba - La Paz	428	Construido
La Paz - Arica	599	Construido
TOTAL	2.169	250

CUADRO N° 7
ESTIMACION DE INVERSIONES EN CARRETERAS
(MILLONES DE DOLARES)

CARRETERA	DISTANCIA Km.	COSTO ESTIMADO \$US.
San Matías - San Ignacio de Velasco - San Ramón	652	260.800
San Ramón - Santa Cruz	182	Construido
Santa Cruz - Cochabamba	500	Construido
Cochabamba - La Paz	428	Construido
La Paz - Arica	599	Construido
TOTAL	2.361	260.800

CONVENIOS DE INTEGRACION Y COMPLEMENTACION SUSCRITOS
ENTRE LOS GOBIERNOS DE PERU Y BOLIVIA

En ocasión de la reunión de Presidentes de la República de Bolivia y de la República del Perú, que tuvo lugar el 24 de enero de 1992 en Ilo - Perú, con el propósito de conseguir la integración y la complementación de ambos países a través del desarrollo de la zona franca industrial y turística de Ilo, ambos países firmaron importantes convenios cuyos textos transcribimos a continuación.

----- 00 -----

CONVENIO MARCO DE PROYECTO BINACIONAL
GRAN MARISCAL ANDRES DE SANTA CRUZ

Los presidentes de la República de Bolivia y de la República del Perú:

Considerando la especial vinculación que une a Bolivia y al Perú desde su constitución como repúblicas independientes;

Deseando que la región fronteriza Boliviano - Peruana constituir uno de los ejes básicos de la integración sudamericana;

Decididos a proseguir profundizando la integración y la complementación entre ambos países;

Convencidos de la necesidad de definir las pautas que van a guiar este proceso concuerdan en denominar “Convenio Marco de Proyecto Binacional Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz” para la integración entre Bolivia y Perú;

ARTICULO 1. Acuerdan ejecutar los diversos convenios que integran el proyecto de amistad, integración, complementación y desarrollo, “Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz”.

ARTICULO 2. Conviene en que el Perú concederá el libre uso de sus instalaciones portuarias y el desarrollo de una zona franca industrial y una zona franca turística en Playa en el Puerto de Ilo.

ARTICULO 3.- Acuerdan que, dentro de los doce meses posteriores a partir de la fecha de suscripción del presente convenio, se reunirá la comisión mixta Ad-Hoc para evaluar este proceso de cooperación y programar los pasos siguientes para continuar promoviendo la integración boliviana - peruana.

ARTICULO 4.- Conviene que entre ambos países se reconocerá el derecho al libre tránsito de personas, el que será regulado mediante un acuerdo específico.

ARTICULO 5.- Ambos presidentes, en el contexto del presente Convenio Marco, han encomendado a sus respectivos ministros de Relaciones Exteriores para que en la fecha suscriban los siguientes convenios:

Convenio entre los gobiernos de la República de Bolivia y de la República del Perú sobre la participación de empresas bolivianas en la zona franca industrial de Ilo.

Convenio entre los gobiernos de la República de Bolivia y de la República del Perú sobre la zona franca turística de Ilo.

Convenio entre los gobiernos de la República de Bolivia y de la República del Perú sobre facilidades para el tránsito de personas entre los territorios de Bolivia y Perú.

Acuerdo entre los cancilleres de Bolivia y Perú para la creación de la comisión binacional encargada de la celebración del Bicentenario del Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz.

Acuerdo entre los cancilleres para la conformación de una comisión técnica binacional para un programa de desarrollo empresarial pesquero peruano – boliviano.

ARTICULO 6.- El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha en la cual las partes se comuniquen recíprocamente por la vía diplomática haber cumplido con sus respectivos requisitos legales de ratificación.

En fe de lo cual, los presidentes de la República del Perú y de la República de Bolivia suscriben el presente Convenio – Marco en dos ejemplares igualmente válidos en idioma castellano en Ilo, Perú, a los veinticuatro días del mes de enero de mil novecientos noventa y dos.

----- 00 -----

**CONVENIO SOBRE LA PARTICIPACION DE EMPRESAS BOLIVIANAS
EN LA ZONA FRANCA INDUSTRIAL DE ILO**

Los Gobiernos de la República de Bolivia y de la República del Perú, Teniendo en cuenta el Acuerdo adoptado por Bolivia y Perú el 27 de mayo de 1991. Considerando que el desarrollo de la región sudamericana requiere de la conexión de las cuencas del Pacífico y del Atlántico, y del acceso a éstas de los países mediterráneos.

Que para la consecución de este objetivo de integración subregional es necesaria la ejecución de acciones concretas que demuestren la solidaridad de América Latina.

Convencidos de la necesidad de impulsar la inversión, el desarrollo industrial y el comercio bilateral, a través de un común y dinámico proceso de integración;

Entendiendo que una Zona Franca Industrial para la utilización de empresas bolivianas en Ilo coadyuvará al progreso socio - económico de ambos países.

**CONVENIO SOBRE LA PARTICIPACION DE BOLIVIA EN LA ZONA
FRANCA TURISTICA DE LA PLAYA DE ILO**

Los Gobiernos de la República de Bolivia y de la República del Perú, Conscientes que el turismo constituye un medio eficaz para un mejor conocimiento entre los pueblos y es el camino más adecuado para la integración; Considerando que la participación de Bolivia en la Zona Franca Turística de Ilo

coadyuvará al esfuerzo que vienen efectuando los dos países para la integración boliviano - peruana.

**CONVENIO PARA EL TRANSITO DE PERSONAS ENTRE
LOS TERRITORIOS DE PERU Y BOLIVIA.**

Los Gobiernos de la República de Bolivia y de la República del Perú, animados por el propósito de estrechar aún más los tradicionales vínculos de amistad que unen a sus pueblos y conscientes de la necesidad de acordar un régimen fluido de tránsito de personas entre los territorios de ambos países.

----- 00 -----

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay;

CONVENCIDOS Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

PERSUADIDOS Que la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata;

SEGUROS Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

DECIDIDOS A crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;

RECONOCIENDO Que deben eliminarse todas las trabas y restricciones administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;

REAFIRMANDO El principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

CONSIDERANDO El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución N° 238 de l XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y

TENIENDO PRESENTE Los principios, objetivos y mecanismos del Tratado de Montevideo de 1980 y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;

CONVIENEN En celebrar, al amparo de dicho Tratado, el presente Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

CAPITULO I

Objeto y alcance del Acuerdo

Artículo 1.- El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto

de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), en adelante “La Hidrovía”, en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que fortalezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Artículo 2.- La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay – Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, Compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Artículo 3.- Las disposiciones del presente acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.

Se exceptúa de esta norma el paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concerten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre éstos y terceros países.

CAPITULO II

Libertad de Navegación

Artículo 4.- Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.

Artículo 5.- Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación.

CAPITULO III

Igualdad de Tratamiento

Artículo 6.- En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de bandera.

Artículo 7.- Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberación del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

Artículo 8.- Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre los países signatarios o entre éstos y terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.

CAPITULO IV

Libertad de Tránsito

Artículo 9.- Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Igualmente se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas.

CAPITULO V

Reserva de Carga

SECCION 1

Reserva de Carga Regional

Artículo 10.- El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.

SECCION 2

Reserva de Carga Nacional

Artículo 11.- Quedan eliminadas a favor de las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen.

Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos, el transporte de cabotaje nacional, el que esta reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

Disposición Transitoria

La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50%) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10%) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.

Después de su entrada en vigor, eliminará el veinte por ciento (20%) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20%) restante antes del 31 de diciembre de 1994.

CAPITULO VI

Armador de la Hidrovía

Artículo 12.- A los efectos del presente Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus

respectivas legislaciones.

Artículo 13.- Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.

Artículo 14.- Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.

Artículo 15.- Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.

CAPITULO VII

Facilitación del transporte y el comercio

Artículo 16.- Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.

Artículo 17.- A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:

Asuntos Aduaneros
Navegación y Seguridad
Seguros
Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad
Solución de controversias
Cese provisorio de bandera

CAPITULO VIII

Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación

Artículo 18.- Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

Artículo 19.- Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.

Artículo 20.- Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizadas por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.

Artículo 21.- Los países signatarios revisarán las características y costos de los

servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.

CAPITULO IX

Organos del Acuerdo

Artículo 22.- Los órganos del Acuerdo son:

El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.), órgano del Tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.

La Comisión del Acuerdo, en adelante “la Comisión”, es el órgano técnico.

Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo. Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el Artículo 23.

Artículo 23.- La Comisión tendrá las siguientes funciones:

Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;

Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo;

Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para

su funcionamiento;

Recomendar al C.I.H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y

Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H.

Artículo 24.- La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.

Artículo 25.- Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.

CAPITULO X

Solución de Controversias

Artículo 26.- Las controversias que surjan con motivo de la interpelación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como las de sus Protocolos y de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias, previsto en el Artículo 17 inciso e) del presente acuerdo.

CAPITULO XI

Evaluación y ajustes

Artículo 27.- La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H. para su consideración.

Artículo 28.- Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionadas, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presente Acuerdo.

Artículo 29.- Las modificaciones y adiciones al presente Acuerdo, deberán ser aprobadas por el C.I.H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

CAPITULO XII

Entrada en vigor y duración

Artículo 30.- El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de diez (10) años.

Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.

Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

En caso de que ello fuera convenido se fijará un nuevo período de vigencia, el que podrá ser indefinido.

CAPITULO XIII

Adhesión

Artículo 31.- El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Artículo 32.- La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del Artículo 30 del presente Acuerdo.

CAPITULO XIV

Denuncia

Artículo 33.- Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurrido cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión

con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de la ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante los derechos y obligaciones contraídos en virtud del presente Acuerdo.

CAPITULO XV

Disposiciones Generales

Artículo 34.- Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.

Artículo 35.- El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

Artículo 36.- La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia del mismo, debidamente autenticada, a los gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargue, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en

un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina

Por el Gobierno de la República de Bolivia

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil

Por el Gobierno de la República del Paraguay

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay

----- oo -----

"DECLARACION DE LA PAZ"

LOS CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA, RECOGIENDO LAS MANIFESTACIONES DE LOS SEÑORES PRESIDENTES, CARLOS SAUL MENEM DE ARGENTINA, JAIME PAZ ZAMORA DE BOLIVIA, JOSE SARNEY DE BRASIL, ANDRES RODRIGUEZ DE PARAGUAY Y JULIO MARIA SANGUINETTI DE URUGUAY, VERTIDAS EN LA CIUDAD DE LA PAZ, BOLIVIA, EL PASADO 6 DE AGOSTO EN OPORTUNIDAD DE LA TRANSMISION DEL MANDO PRESIDENCIAL EN DICHO PAIS, ANTE LA IMPORTANCIA QUE REVISTE EL PROYECTO DE TRANSPORTE FLUVIAL A TRAVES DE LA HIDROVIA DE LOS RIOS PARAGUAY - PARANA Y RECONOCIENDO LA NECESIDAD DE DAR PASOS FIRMES PARA HACERLO EFECTIVO, DECLARAN QUE HAN CONCORDADO EN LO SIGUIENTE:

1. IMPULSAR AL MAS ALTO NIVEL POLITICO DICHO PROYECTO COMO FACTOR DE INTEGRACION DE LOS PAISES DE LA CUENCA,

COMPROMETIENDO LA VOLUNTAD DE LOS GOBIERNOS PARA SU PRONTA CONCRECIÓN.

2. INVITAR A LA SECRETARÍA PRO-TEMPORE CON SEDE EN BUENOS AIRES PARA QUE EN COORDINACIÓN CON LOS GOBIERNOS DE LOS PAÍSES NECESARIOS A FIN DE CONVOCAR EN EL MÁS BREVE PLAZO AL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANA, DICHO COMITÉ REALIZARÁ LAS GESTIONES CORRESPONDIENTES ANTE LOS ORGANISMOS NACIONALES E INTERNACIONALES CON EL FIN DE OBTENER EL ASESORAMIENTO NECESARIO PARA EL DISEÑO JURÍDICO - ADMINISTRATIVO DEL MISMO Y A LA ASISTENCIA FINANCIERA PARA EL PROYECTO.

LA PAZ, AGOSTO DE 1989

----- OO -----

“DECLARACION DE MONTEVIDEO”

LOS PRESIDENTES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, DR. CARLOS SAUL MENEM, DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA, LIC. JAIME PAZ ZAMORA, DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, JOSE SARNEY, DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY, GENERAL ANDRES RODRIGUEZ Y DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, DR. LUIS A. LACALLE HERRERA, MANDATARIO DE LOS PAÍSES INTEGRANTES DEL SISTEMA DE LA CUENCA DEL PLATA, REUNIDOS EN LA CIUDAD DE MONTEVIDEO, ANIMADOS DEL ESPIRITU INTEGRACIONISTA QUE CARACTERIZA A SUS

PUEBLOS, REITERAN LO ACORDADO EN LA DECLARACION ADOPTADA EN LA CIUDAD DE LA PAZ EN AGOSTO DE 1989, QUE FUE EL FRUTO DE LA COMUN VOLUNTAD POLITICA DE IMPULSAR Y MEJORAR LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA, ESENCIAL PARA LA REALIDAD DE LA CUENCA PLATENSE.

AL RESPECTO DECIDEN EXPRESAR SU RECONOCIMIENTO AL GOBIERNO DEL BRASIL POR SU CONTRIBUCION PARA QUE ESTOS ESTUDIOS DE VIABILIDAD ECONOMICA, HAYAN PODIDO AVANZAR TAN SIGNIFICATIVAMENTE.

ACUERDAN INSTRUIR A SUS RESPECTIVOS CANCELLERES Y MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE, EN COORDINACION CON LA SECRETARIA PRO-TEMPORE CON SEDE EN BUENOS AIRES PARA LA ORGANIZACIÓN, EN EL MES DE ABRIL PROXIMO, DE LA PRIMERA REUNION DEL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA, ESTA REUNION PERMITIRA PROGRAMAR LAS ACCIONES NECESARIAS DIRIGIDAS A DAR CONTINUIDAD A LOS TRABAJOS CONSIGNADOS EN EL ACTA DE SANTIAGO DE CHILE, SUSCRITA POR LOS SEÑORES MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DE LA CUENCA DEL PLATA EN SEPTIEMBRE DE 1989 Y PROCEDER A SU INMEDIATA EJECUCION.

MONTEVIDEO, 1º DE MARZO DE 1990

"DECLARACION DE LAS LEÑAS"

LOS PRESIDENTES DE LA REPUBLICA ARGENTINA, CARLOS SAUL MENEM, DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA, JAIME PAZ ZAMORA, DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, FERNANDO COLLOR, DE LA REPUBLICA DE PARAGUAY, ANDRES RODRIGUEZ, DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, LUIS ALBERTO LACALLE, MANDATARIOS DE LOS ESTADOS INTEGRANTES DEL SISTEMA DE LA CUENCA DEL PLATA, REUNIDOS EN EL VALLE DE LAS LEÑAS, DEPARTAMENTO MALARGUE, PROVINCIA DE MENDOZA, REPUBLICA ARGENTINA, DECLARAN SU ESPECIAL SATISFACCION POR LA CONCLUSION DEL ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA (PUERTO DE CACERES - PUERTO DE NUEVA PALMIRA), FIRMADO EN ESTA OPORTUNIDAD POR LOS CANCELLERES Y MINISTROS RESPONSABLES DEL PROGRAMA DE LA HIDROVIA EN LOS CINCO PAISES, CON LA HONORABLE PARTICIPACION DEL DOCTOR ENRIQUE IGLESIAS, PRESIDENTE DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, ORGANISMO QUE HA PRESTADO UNA IMPORTANTE CONTRIBUCION PARA EL DESARROLLO DE PROYECTO DE LA HIDROVIA. EL MENCIONADO ACUERDO SERA REGISTRADO, COMO ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL EN EL MARCO DE LA ALADI.

MANIFIESTAN QUE LA COOPERACION TECNICA Y EL APOYO FINANCIERO DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES SEGUIRAN SIENDO DE SUMA IMPORTANCIA PARA LA CONCRECION TOTAL

DE ESTA INICIATIVA DE LOS CINCO PAISES, TOTALMENTE INSERTA EN EL MAYOR OBJETIVO DE INTEGRACION DEL CONTINENTE AMERICANO.

REITERAN, EN ESTA OCASIÓN, LA VOLUNTAD POLITICA COMUN, EXPRESADA EN LAS DECLARACIONES DE LA PAZ Y DE MONTEVIDEO, DE CONTINUAR IMPULSANDO EL PROGRAMA CON SUMA PRIORIDAD. PARA ESTO, DECIDEN INSTRUIR A SUS RESPECTIVAS DELEGACIONES EN EL COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA A PROSEGUIR LA FRUCTIFERA LABOR REALIZADA HASTA LA FECHA.

LAS LEÑAS, 26 DE JUNIO DE 1992

ACTA

En la ciudad de Santiago de Chile, se reúnen los titulares de Obras Públicas y Transportes de la Cuenca del Plata, con la finalidad de tomar conocimientos de los trabajos a cargo del grupo Ad-Hoc en relación con el desarrollo del sistema de transporte fluvial en los ríos Paraguay y Paraná.

La reunión tuvo lugar en la sede de la representación del Banco Interamericano de Desarrollo, asistiendo a la misma su Presidente Cr. Enrique Iglesias.

Los titulares presentes teniendo en cuenta la importancia trascendental para

la región que tendría el proyecto de transporte fluvial a través de la Hidrovía Paraguay - Paraná, y reconociendo la necesidad de dar pasos concretos conducentes a realizar ese proyecto, declaran que han concordado en:

1. Impulsar al más alto poder político dicho proyecto como factor de integración de los países de la Cuenca del Plata, comprometiendo la voluntad de los gobiernos para su pronta concreción.
2. Manifiestar su satisfacción por el trabajo desempeñado por el Grupo Ad-Hoc de la Hidrovía, en la preparación del estudio de factibilidad, tomando conocimiento de la síntesis del mismo, entregada por el Ministerio de Transporte del Brasil y determinando la fecha el 30 de noviembre del corriente año para la conclusión del referido estudio. Luego de su aprobación, dicho documento será sometido a los Ministros para la aprobación final y después remitido al C.I.C.
3. Crear un Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná, coordinado por los respectivos Ministros de Transportes en estrecha colaboración con las Cancillerías y con una Secretaría pro-tempore con sede en Buenos Aires.

Este Comité:

- 3.1 Constituirá y pedirá asesoramiento y asistencia a organismos nacionales e internacionales para, entre otros aspectos, proponer fórmulas jurídico-institucionales para el funcionamiento definitivo del Comité en un plazo no superior a 120 días a partir de su constitución.

- 3.2 Identificará los proyectos puntuales.
 - 3.3 Determinará las prioridades de las obras y proyectos a realizar.
 - 3.4 Examinará las posibles fuentes de financiamiento de las obras y de los proyectos.
 - 3.5 Estudiará la compatibilización de la legislación aplicable de los países de la Cuenca del Plata y transmitirá sus conclusiones a los gobiernos, a fin de definir el marco normativo para el funcionamiento del sistema.
4. Este Comité sustituirá a la Comisión Ejecutiva prevista en las Actas de Campo Grande (abril 1988) y Canela (noviembre 1988).
 5. En la oportunidad los titulares presentes solicitan al Banco Interamericano de Desarrollo la cooperación que pueda prestar para el cumplimiento de los objetivos del Comité Intergubernamental, mediante el envío de una misión técnica con la finalidad de examinar la posibilidad de apoyo financiero al desarrollo de los proyectos de ingeniería y posteriormente de las obras y mejoras a ser implantadas.
 6. Asimismo, solicitan al BID por intermedio de INTAL, asistencia técnica para el estudio contemplado con el punto 3.1. de la presente Acta.

En fe de lo cual se suscribe la presente Acta en los idiomas español y portugués el 1º de septiembre de 1989.

LA COMISION PERMANENTE DE TRANSPORTE DE LA CUENCA DEL PLATA

ANTECEDENTES Y FUNDACION

En el mes de marzo de 1989, por iniciativa de Entidades Empresariales de la ciudad de Santa Cruz (Bolivia), se realizó el "Viaje de Integración por la Hidrovía Paraguay - Paraná" con la participación de autoridades navieras y empresarios de los países de la Cuenca del Plata, con el fin de fomentar la utilización del transporte fluvial.

En el transcurso de dicho viaje, que se inició en Puerto Aguirre, Bolivia y culminó en Nueva Palmira, Uruguay, se realizaron reuniones en varias ciudades ribereñas. Es así que en la ciudad de Asunción, en oportunidad del encuentro "Político Empresarial", se acordó la realización de una reunión especializada para tratar los aspectos operativos inherentes a la Hidrovía, encomendándose la convocatoria de la misma a la Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz y al Instituto Boliviano de Comercio exterior (IBCE), con el apoyo de la ALADI.

Precisamente, la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata (CPTCP) fue creada en oportunidad de la citada reunión especializada que se denominó "Primera Reunión sobre Aspectos Operativos del Transporte Fluvial de la Cuenca del Plata", llevada a cabo los días 14 y 15 de abril de 1989, en la ciudad de Santa Cruz. El evento congregó a más de cuarenta empresarios navieros, operadores del transporte y representantes gubernamentales de países de la Cuenca del Plata.

Luego de suscrita el Acta de Fundación de la CPTCP, se decidió realizar la primera reunión de Asamblea y Directorio en Montevideo, en la sede de ALAMAR, los días 30 y 31 de mayo de 1989, en cuya ocasión se aprobaron los Estatutos del nuevo organismo, se conformó el Directorio y se eligió al Secretario Ejecutivo.

ORGANISMO INTERNACIONAL NO GUBERNAMENTAL, OBJETIVOS Y ORGANOS

La CPTCP es una asociación civil de carácter internacional sin fines de lucro y está integrada por armadores y operadores privados de los cinco países de la Cuenca del Plata. Tiene como sede permanente la ciudad de Montevideo, Uruguay, y fue reconocida como organismo internacional no gubernamental, mediante Resoluciones 80/990 y 212/990 del Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay.

OBJETIVOS

Los objetivos generales de la CPTCP son:

Contribuir al fortalecimiento del proceso de integración de la Cuenca del Plata, a través de una mayor utilización de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Promover y desarrollar el transporte por agua, así como la coordinación con los medios complementarios al mismo.

Favorecer al desarrollo de las flotas y su modernización.

Ampliar servicios regulares, eficientes y continuos.

Propender a la coordinación conjunta de flotas.

ORGANOS

Para el funcionamiento de la CPTCP, el Estatuto prevé los siguientes órganos:

- La Asamblea General de Asociados
- El Directorio
- La Secretaría Ejecutiva

La Asamblea está integrada por los Asociados a la Comisión.

El Directorio está conformado por un miembro titular y dos alternos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguaya y Uruguay.

La Secretaría Ejecutiva está compuesta por un Secretario Ejecutivo, expertos y personal administrativo. La sede permanente de dicha Secretaría se encuentra en la ciudad de Montevideo (Uruguay).

BIBLIOGRAFIA

1. LIBROS:

- a) ANGULO, CABRERA./Al Mar por las Hidrovias y Corredores de la Integración Sudamericana/ La Paz/ 1993.
- b) ABECIA LOPEZ./Puerto de Iquique/ Ed.Mimeo/La Paz/1996
- c) BANCO MUNDIAL/Bolivia: Estrategia del Sector Transporte/Reporte No 11899-Bo/La Paz/1993
- d) CAMARA BOLIVIANA- PERUANA DE COMERCIO E INDUSTRIA./ El Sistema Andino de Integración/Impreso en Bolivia/Stampa Gráfica Digital/1997.
- e) CAMARA DE COMERCIO BOLIVIANO - BRASILEÑO./Manual de Importación y Exportación a la República Federativa del Brasil; Editores: Cámara de Comercio Boliviano Brasileña/ impresores: Imprenta Landivar La Paz- Bolivia. 1995.
- f) CAMARA AGROPECUARIA DEL ORIENTE./Numeros de Nuestra Tierra;/Santa Cruz 1996-1997.
- g) CALDERON, F./Paradojas de la modernidad: Sociedad y cambios en Bolivia/Milenio/ La Paz/ 1994
- h) CHAVEZ C,J.C./Roles del nuevo Estado boliviano después de las reformas en marcha/Mimeo/ La Paz, 1996
- i) CONTRERAS/Causas y consecuencias del desarrollo de los ferrocarriles en Bolivia (1900-1930)/Mimeo/La paz/1993
- j) CEPAL/Una primera aproximación al estudio de los servicios de transporte en los espacios de integración: El caso de Argentina y Chile"/LC/R/1633/ Santiago/ 1996

- k) CORDEPAZ/Plan departamental de desarrollo económico y social del departamento de La Paz/La Paz/1995
- l) FUNDACIÓN MILENIO/Informe económico de Milenio No 1/Primer semestre de 1996/ La Paz
- m) GOMEZ-GARCIA VINCENT/Las relaciones económicas entre Bolivia y Chile: Limitaciones y oportunidades/En Política exterior Boliviana/UDAPEX/La paz/1995
- n) GOMEZ-GARCIA VINCENT/Corredores Interoceanicos e Integración en la economía Mundial/UDAPEX-ILDIS/ Producción: Centro de Información para el Desarrollo/ La Paz- Bolivia 1997.
- o) GONZÁLEZ, Moscoso / Integración Latinoamericana / 1ra.Edición/Sucre - Bolivia /Editorial"Tupac Katari" /1997.
- p) MALHEIROS TOURINHOS LUIZ./ Brasil un Salto para o Pacífico,/ Edición SEBRAE Porto Velho - Brasil 1994.
- q) MINISTERIO DE HACIENDA - I.N.E./ Comercio Exterior 1992 - 1998,/Impreso en el taller Gráfico Offset del INE, La Paz 1999.
- r) MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO./Tratados y Convenios Bilaterales/Tomo 2 La Paz 1989
- s) MUÑOZ, Claudia/ Rompiendo Fronteras/Primera Edición/LP-Bolivia/MINDESARROLLO Económico/1997.
- t) PNUD/Informe sobre desarrollo humano/USA/1991
- u) TORRES,W/Bolivia y la región asiática de la Cuenca del Pacífico: Una agenda para el siglo XXI/UDAPEX/La Paz/1996

- v) PAZOS, Luis/ FULIDED/Edición Especial/LP-Bolivia/Diario el MUNDO/1996.
- w) SAAVEDRA WEISE AGUSTIN./Perspectivas de Bolivia en torno a los Corredores de Bolivia./Impreso: Industrias Gráficas Mundi Color, La Paz - Bolivia 1996.

2. FOLLETOS:

- a) ATLAS UNIVERSAL Y DE BOLIVIA. Editorial Bruño, impreso en los talleres gráficos de Editorial Bruño, La Paz - Bolivia 1996.
- b) CENTRO DE DIPLOMADOS EN ALTOS ESTUDIOS NACIONALES. Corredores Bioceánicos; La Paz- Bolivia 1995.
- c) ESCUELA DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES, Corredores de Exportación; La Paz 1998.
- d) ESCUELA DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES, Los Corredores de Integración y las FF.AA., 1998.
- e) LLOSA LARRABURE JAIME, Allpanchis - Entre dos Océanos; 1995.
- f) MINISTERIO DA INDUSTRIA DO COMERCIO E DO TURISMO, Balanza Comercial Brasileira; Editado por la Secretaria de Comercio Exterior, Rió de Janeiro, 1997.

3. PRENSA:

- PRESENCIA
- EL DIARIO
- LA RAZON
- EL DEBER
- HOY