

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIA POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA
MENCIÓN: RELACIONES INTERNACIONALES Y DIPLOMACIA



**“REAFIRMAR COMO PRIORIDAD NACIONAL EL
DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH,
PARA OPTIMIZAR EL COMERCIO EXTERIOR DE
BOLIVIA”**

Proyecto de Grado para obtener el título de Licenciatura en Ciencia Política y Gestión Pública

POR: DAVID ISRAEL BUSTOS GARCIA

TUTOR: DR. VICTOR HUGO CHAVEZ SERRANO

DOCENTE DE LA MATERIA: LIC. MARCELO PERALTA GARCÍA

La Paz – Bolivia

2023

**“REAFIRMAR COMO PRIORIDAD NACIONAL EL
DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO
BUSCH, PARA OPTIMIZAR EL COMERCIO
EXTERIOR DE BOLIVIA”**

DEDICATORIA

A mis padres EKATERINE y DAVID, que me inculcaron los valores y virtudes más nobles, como la humildad, sencillez y servicio al prójimo, por su inagotable tolerancia y enseñanzas preparándome para poder afrontar la vida con honor y valentía, manteniendo en mí, viva las ansias de superación, para vencer las adversidades hasta alcanzar mis objetivos con éxito.

Sobre todo por su amor y ternura, comprensión y tolerancia, que en su situación de personas de la tercera edad continúan apoyándome para concluir mis estudios universitarios.

AGRADECIMIENTOS

A nuestro Santo Padre, Dios infinito y todo poderoso, que me dio la vida y guía mi diario vivir para alcanzar puertos seguros.

A mi Padre que me guio y asesoro durante la elaboración del presente trabajo de investigación.

A los docentes de la Carrera de Ciencias Políticas y Gestión Pública, por la dedicación en la transmisión de sus conocimientos en el proceso enseñanza aprendizaje que con seguridad serán contribuyentes para alcanzar el éxito.

Al Estado Plurinacional de Bolivia, que brinda sin discriminación alguna las oportunidades y condiciones necesarias, para el acceso a cursar en una Carrera en el nivel Universitario.

INDICE

DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTOS	iv
INDICE	v
INDICE DE FIGURAS.....	x
INDICE DE ANEXOS	xii
RESUMEN	xiii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I	4
FUNDAMENTO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	4
1. Planteamiento del Problema de Investigación (Formulación de la Pregunta)	4
2. Objetivos.....	6
2.1 Objetivo General.....	6
2.2 Objetivos Específicos	6
3. Justificación, Pertinencia y Resultados de la Investigación	7
4. Hipótesis.	8
5. Variables.	8
5.1. Variable independiente	8
5.2 Variable dependiente.....	9
6. Estado del arte o estado de la cuestión	9
6.1 Proyecto Puerto Busch Sociedad Ferro portuaria Boliviana (SFPB) , Santa Cruz Bolivia, octubre de 2005	9
6.2 “Puerto Busch en la Hidrovía Paraguay – Paraná: como un área de significativa, influencia para desarrollo económico de exportaciones bolivianas, caso soya y el hierro del mutún” Tesis de Grado, Vera Callaú Jorge Orlando, año 2005, Carrera de Economía de la Universidad Mayor de San Andrés.	9
6.3 “Importancia de Puerto Busch para la Economía boliviana” año 2017 Cámara de Exportadores Santa Cruz (CADEX)	10
6.4 Rumbo al Mar...por la Hidrovía Paraguay – Paraná; “Puerto Busch, una necesidad poco entendida” Revista del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada Boliviana. Bandeira Arze Rafael, año 2018.....	10
6.5. Puerto Busch: una Opción más para el Desarrollo de Bolivia Cámara de Senadores, 2019, Prensa Senado Economía.....	11
6.6 Puerto Busch, necesidad de prioridad nacional: Contacto Económico,7/dic/20...12	
6.7 Gobierno Declara a Puerto Bush Como Prioridad Nacional: opinión; Miguel Roca, 27/10/2021.....	13

6.8	Puerto Busch: Proyecto de Prioridad Nacional, Pero Aún se Posterga su Construcción: Contacto; 2 de abril, 2022.	13
	CAPITULO II	15
	MARCO TEORICO	15
1.	Arqueo Bibliográfico.	15
2.	Trabajos que Abordan la Investigación	16
3.	Bases Teóricas que Fundamenten la Investigación.	16
3.3	Política de Estado.....	17
3.4	Políticas Públicas	17
3.5	Política y Políticas Públicas	17
3.8	Alternativa Transporte Carga Boliviana: Instituto de Comercio Exterior	19
3.9	Exportadores sugieren potenciar el uso de la Hidrovía Paraguay-Paraná	20
3.10	Instituto Boliviano de Comercio Exterior IBCE: Minerales y Manufacturas, Principales Productos Exportados	20
3.11	Embarcaciones que recorren la Hidrovía: Instituto de Comercio Exterior	21
3.12	Flujo Comercial y Potencialidad Hidrovía: Instituto Comercio Exterior	21
3.13	Prioridades de obras y proyectos en los países componentes de la Hidrovía. Organización de Estados Americanos:	22
3.14	Eficiencia del Transporte Fluvial	22
3.15	Bolivia llega al Atlántico por la Hidrovía Paraguay-Paraná:.....	22
	El Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB) figura 14 realiza controles continuos antes y después de otorgar la enseña patria.	22
3.16	Bolivia impulsa Puerto Busch: Gobierno Jeanine Áñez: Unitel 23/ oct/ 2020.....	24
3.17	Mejoran los niveles de agua del río Paraguay, una ruta de exportación para el país: Unitel Economía Add This Sharing Buttons, Share to Facebook, to Twitter	25
3.15	Hidrovía Ichilo-Mamoré: En la Lupa : Cámara Industria y Comercio.....	25
3.16	Sequía frena Puertos, Industrias y Comercio Exterior en Hidrovía	26
3.17	Secuelas en el Comercio Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), ...	27
3.18	Cambios en la Logística: Cámara de Exportadores de Santa Cruz (Cadex)	28
3.19	Vía de los combustibles: Yacimientos Fiscales Bolivianos (YPFB).....	28
3.20	Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a puertos del Pacífico: Katherina Capra UDAPE: Unidad Análisis Políticas Sociales y Económicas.	29
3.21	Una alternativa para unirse al comercio del Cono Sur.....	31
3.22	Puerto Busch, vital para el desarrollo boliviano: Suárez Mario – Riglos Geólogo y ex asesor de gerencia de explotación de YPFB	32
3.23	Ley 1243 Desarrollo Integral de Puerto Busch: 12/oct/2019, Gaceta Oficial	33

4	Diseño de la Investigación (Tipo, Métodos y Técnicas).....	33
4.1	Investigación empírica.-	33
4.2	Investigación Aplicada	33
4.3	Técnicas de investigación	34
4.4	Información secundaria:	34
4.5	Fuentes	34
	CAPITULO III.....	35
	ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS DE PUERTO BUSCH Y DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANA	35
1.	Antecedentes	35
1.1.	Hitos históricos Puerto BUSCH	35
2.	Fundación y ubicación Puerto Busch	38
2.1	Fundación.....	38
2.2	Ubicación	38
3.	Características Puerto Busch	40
4.	Evolución Histórica de la Hidrovía Paraguay-Paraná	40
5.	Características de la Hidrovía Paraná Paraguay (HPP)	42
5.1	Longitud de la HPP.....	42
5.2	Tramos de la HPP. (Anexo “C”)	42
5.3	Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	43
6.	Principales Mercaderías que se Transportan por la HPP:	44
7.	Canal Tamengo Figuras 18 y 19	45
8.	Navegabilidad de la HPP.....	46
8.1	Desde puerto Cáceres hasta Puerto Aguirre en Bolivia y Corumbá en Brasil.....	46
8.2	Desde Corumbá a Asunción.....	46
8.3	De Asunción a Paraná - Santa Fe:	46
8.4.	Desde el Océano hasta Puerto Gral. San Martín.....	46
9.	Obstáculos a la Navegación	47
10.	Normativa Legal	48
11.	Acuerdo Transporte Fluvial por Hidrovía Paraguay- Paraná “Puerto Cáceres- Nueva Palmira”	49
12.	Convenios con Países Signatarios	50
12.1	Tratados Multinacionales	50
12.2	Tratados Binacionales	50
12.3	Concesiones Portuarias (fig. 20).....	51

12.4	Puertos Bolivianos	53
13.	Puertos Sobre el Canal Tamengo.....	53
14.	Ventajas del Sistema Portuario Boliviano	54
	CAPITULO IV	56
	ESCENARIO PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH: ACCESO PERMANENTE; INFRAESTRUCTURA PORTUARIA E IMPLEMENTACION FLOTA DE BARCASAS.....	56
1.	Consideraciones Generales.-	56
2.	Acceso Permanente	57
2.1	La inversión estimada para la construcción de Puerto Busch	60
2.2	Decisión de iniciar la construcción.....	60
2.3	Inversión Sector Privado.....	61
2.4	Firma de la alianza	61
2.5	Propuesta Ferrovía Motacucito - San Juan del Mutun – Puerto Busch	61
2.6	Acceso por Canal de Navegación.....	63
2.7	Drenaje.....	64
2.8	Inundación y Severa Climatología	64
2.9	Solución Pedraplén.....	65
2.10	Corumbá y Campo Grande Brasil, Zona similar al proyectado en Bolivia.....	66
2.11	Vía inconclusa a El Mutún	67
3.	Infraestructura Portuaria.....	67
3.1	Infraestructura comparada: Puerto moderno en Villeta Paraguay	69
4.	Implementación Flota Barcazas.....	70
4.1	Dirección General de Intereses Marítimos Fluviales, Lacustres y Marina Mercante (DGIMFLMM).....	71
4.2	Unidad de Marina Mercante.	72
4.3	Registro Internacional de Buques Boliviano (RIBB).....	73
4.4	Empresas Navieras	74
4.5	Bolivia invertirá 700 millones de dólares en Puerto Busch	75
4.6	Importancia de las Barcazas:.....	75
4.7	La importancia de la HPP en el desarrollo de la economía boliviana	75
4.8	El transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y carretero ventajas fundamentales:	77
4.9	Estado actual de la HPP	77
4.10	Estado actual de la HPP en Bolivia	78

CAPITULO V	79
PROPUESTA.....	79
1. Consideraciones Generales.....	79
1.1 Objetivo del Proyecto de Grado:	80
1.2 Políticas Públicas. (CENCAP)	80
1.3 Normativa Legal	81
1.4 Escenario para alcanzar el Desarrollo Integral de Puerto BUSCH.....	81
1.5 Lineamientos:	81
2. Lineamientos para Políticas Públicas Sobre la Prioridad Nacional del Desarrollo Integral de Puerto BUSCH.....	81
3. Enfoque Politológico	82
CONCLUSIONES.....	84
RECOMENDACIÓN	85
GLOSARIO	86
BIBLIOGRAFIA.....	87
REFERENCIAS	88

INDICE DE FIGURAS

<i>FIGURAS 1 Y 2</i>	8
<i>PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN HIDROVÍA</i>	8
<i>FIGURA 3</i>	10
<i>RAMAL FERROVIARIO MOTACUSITO-MUTUN-PUERTO BUSCH</i>	10
<i>FIGURA 4</i>	11
<i>TREN DE BARCAZAS EN LA HIDROVÍA</i>	11
<i>FIGURAS 5 Y 6</i>	11
<i>LP 504 Y PONTÓN PUERTO BUSCH</i>	11
<i>FIGURAS 7, 8 Y 9</i>	12
<i>ESTIAJE CANAL TAMENGO Y OBSTÁCULOS A LA NAVEGACION</i>	12
<i>FIGURA 10</i>	23
<i>PERSONAL DEL RIBB: CONTROL ABANDERAMIENTO</i>	23
<i>FIGURA 11</i>	24
<i>PUERTO BUSCH, EN PONTÓN ARMADA BOLIVIANA</i>	24
<i>FIGURA 12</i>	25
<i>BARCAZA EN EJE FLUVIAL ICHILO - MAMORÉ</i>	25
<i>FIGURA 13</i>	35
<i>VAPOR CHIQUITOS</i>	35
<i>FIGURA 14</i>	36
<i>CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES</i>	36
<i>FIGURAS 15 Y 16</i>	38
<i>UBICACIÓN PUERTO BUSCH</i>	38
<i>FIGURA 17</i>	39
<i>RAMAL FERROVIARIO Y OBSTACULOS A LA NAVEGACION</i>	39
<i>FIGURA 18</i>	43
<i>EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ</i>	43
<i>FIGURAS 19 Y 20</i>	45
<i>FIGURA 21</i>	52
<i>CONCESIONES PORTUARIAS</i>	52
<i>FIGURA 22</i>	58
<i>INGRESO A PUERTO BUSCH</i>	58
<i>FIGURA 23</i>	58

<i>PONTÓN DE HIERRO, ARMADA BOLIVIANA DESDE 1970</i>	58
<i>FIGURA 24</i>	59
<i>NUEVA INFRAESTRUCTURA CAPITANÍA DE PUERTO BUSCH, DESDE 1919</i>	59
<i>FIGURA 25</i>	59
<i>PONTÓN DE HIERRO Y NUEVA INFRAESTRUCTURA DE CAPITANÍA PUERTO BUSCH.</i>	59
<i>FIGURA. 26</i>	63
<i>MAPA SATELITAL CONEXIÓN VIAL - FERROVIARIA MOTACUCITO - MUTÚN - PUERTO BUSCH.</i>	63
<i>FIGURA 27</i>	65
<i>TERRAPLÉN HUNDIDO</i>	65
<i>FIGURA 28</i>	65
<i>INSUFICIENTE DRENAJE</i>	65
<i>FIGURA 29</i>	66
<i>CONSOLIDACIÓN DEL TERRENO CON PEDRAPLÉN</i>	66
<i>FIGURAS 30, 31</i>	66
<i>EN BRASIL: CARRETERA; CORUMBÁ - CAMPO</i>	66
<i>FIGURAS 32 Y 33</i>	69
<i>PUERTO VILLALTA, DÁRSENA Y PORTA CONTENEDORES</i>	69
<i>FIGURAS 34 Y 35</i>	70
<i>INAGURACIÓN PUERTO VILLALTA Y GRUA CARGANDO CONTENEDOR</i>	70
<i>FIGURAS 36 Y 37</i>	70
<i>GRUA CARGANDO CONTENEDORES Y BARCAZA NAUTIC TWIN.*</i>	70

INDICE DE ANEXOS

<i>ANEXO “A” CUADRO DE CONSISTENCIA</i>	A1
<i>ANEXO “B”</i>	B1
OPCIONES VIAS DE ACCESO A PUERTO BUSCH; EXTENSION, MOVIMIENTOS DE CARGA Y PUERTOS FRANCOS OTORGADOS A BOLIVIA EN LA HIDROVÍA.....	B1
ANEXO “C”	C1
EXTENSIÓN EJE FLUVIAL, HIDROVÍA PARAGUAY PARANA 3.442 KMS DESDE PUERTO BUSCH HASTA NUEVA PALMIRA.....	C1
ANEXO “D”	D1
PANEL FOTOGRAFICO INGRESO A PUERTO BUSCH.....	D1
ANEXO “E”.....	E1
EVIDENCIAS DOCUMENTADAS FUNDACION DE PUERTO BUSCH	E1
DESDE AÑOS 1952, 1953 Y 1964.....	E1
ANEXO “F”	F1
NAVIO CARGUERO EN PUERTO SUAREZ AÑO 1940 EVIDENCIAS DE LA EXPLOTACION DEL MUTUN DE AL MENOS 72 AÑOS ATRAS	F1
ANEXO “G”	G1
LEY N° 2542, 4 DE NOVIEMBRE DE 2003 Fdo. HORMANDO VACA DIEZ VACA DIEZ: PRESIDENTE INTERINO DE LA REPÚBLICA	G1
ANEXO “H”	H1
LEY N° 1243, DE 10 DE OCTUBRE DE 2019 EVO MORALES AYMA PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.....	H1
ANEXO “I”.....	I1
DECRETO SUPREMO N° 4674 – de 23/Feb/22	I1
ANEXO “J”	J1
REPORTES PERIODISTICOS SOBRE EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH.....	J1

**“REAFIRMAR COMO PRIORIDAD NACIONAL EL DESARROLLO
INTEGRAL DE PUERTO BUSCH, PARA OPTIMIZAR
EL COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA”**

RESUMEN

Las expectativas de mejores condiciones para el comercio exterior, se han incrementado debido al crecimiento de la producción exportable del Oriente boliviano, principalmente representada por la soya, el Hierro del Mutún y en sí de toda nuestras mercancías y de la necesidad de la importación, sumado a ello las frecuentes dificultades que Chile provoca a nuestro comercio en su conjunto por el Pacífico; situación que como alternativa a esta problemática se presenta el presente trabajo de Investigación, denominado “Reafirmar como Prioridad Nacional el Desarrollo Integral de Puerto Busch”; Puerto ubicado en el Triángulo Dionisio Foianini, en contacto directo y soberano con la Hidrovía Paraguay Paraná con acceso al Océano Atlántico, razón por la cual precisamos la imperiosa y pronta necesidad de materializar tres acciones interdependientes: “Un acceso permanente a este puerto”, implementando una “adecuada infraestructura portuaria” y “una flota de barcas”, que dará lugar a optimizar el comercio exterior boliviano.

En este emprendimiento es importante destacar la decidida participación de la empresa privada y más aún, el que ya se cuenta con un inicial marco normativo para este fin, como ser decretos y una ley, ya promulgados, por tanto es importante reafirmar la conciencia y voluntad política, como también el de la población boliviana hasta lograr la consolidación de este anhelado proyecto; siendo necesario la decisión política de nuestro gobernantes hasta su concretización.

PALABRAS CLAVE:

Reafirmar como prioridad Nacional; Desarrollo Integral de Puerto Busch; Acceso permanente; Infraestructura Portuaria; Barcas bolivianas en la Hidrovía; Exportación e Importación de Mercancías.

INTRODUCCIÓN

Entre 1825 fundación de la República a 1879 Guerra del Pacífico, durante 54 años que teníamos acceso soberano al mar, hemos vivido de espaldas a este espacio marítimo.

No se construyó vías de acceso terrestres, tampoco infraestructura portuaria en puertos propios; menos una flota de mar; nuestro comercio de minerales y otras mercancías la realizábamos por el puerto **peruano de Arica**, habiéndose potenciado este puerto, dejando en el olvido los Puertos propios de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla, entre otros.

Resultado de la guerra mencionada y de la firma del tratado de 1904, mal llamado de paz y amistad, actualmente somos un país sin litoral marítimo, con frecuentes problemas con nuestro comercio exterior por el Pacífico.

El investigador consecuente con el **propósito** de la **misión** de la carrera **Ciencia Política y Gestión Pública**, de contribuir al desarrollo integral de la sociedad civil, sus instituciones y el Estado, ha identificado **una alternativa** a la problemática de acceso al océano Pacífico a través de la República de Chile, quienes incumplen frecuentemente el tratado de 1904, agravado por el fallo negativo de 2018 de la Corte Internacional de Justicia en La Haya a nuestra demanda marítima, situación que obstaculiza nuestro comercio exterior

La alternativa se la plantea en el presente trabajo metodológico, para tener un acceso más fluido y eficaz para las exportaciones de Bolivia es realizarla a través de la Hidrovía Paraguay Paraná, alcanzando el Océano Atlántico, para ello se hace necesario se consolide el Desarrollo Integral de Puerto Busch, para tal efecto se propone lineamientos para la elaboración de Políticas Públicas que permitan el eficaz acceso a Puerto Busch por toda las vías posibles; también de una adecuada infraestructura portuaria e implementar una flota de barcasas en nuestra Marina Mercante Nacional y así poder comercializar con el mundo a través de la Hidrovía Paraguay Paraná, alcanzando mercados de ultra mar.

El proyecto fue titulado **reafirmar** el desarrollo integral de Puerto Busch, en el sentido que desde la misma fundación de la república, luego, hombres visionarios como don Mariano Reyes Cardona prefecto de Santa Cruz en 1860; Miguel Suarez Arano empresario y explorador en 1875; el pronunciamiento del departamento de Santa Cruz

mediante el célebre memorándum de 1904 y en muchas otras ocasiones más, autoridades como mandatarios de estado y de otros niveles en su momento propusieron y aceptaron la construcción y habilitación de vías de acceso hacia el río Paraguay hoy conocida como Hidrovía Paraguay Paraná, también se emitieron Decretos Supremos y Leyes para el Desarrollo de Puerto Busch y poder Alcanzar el Océano Atlántico, sin embargo por diferentes factores poco convincentes no se llegó a concretar este ansiado proyecto

Nuestra actual situación, en la exportación e importación de mercancías por puertos Chilenos en el Pacífico es conflictiva, debido al incumplimiento al tratado de 1904, por parte de este País, sumado a ello el fallo negativo de Corte Internacional de Justicia de la Haya, obliga a buscar alternativas efectivas para los problemas que afronta Bolivia, constituyéndose prioritario el desarrollo integral de Puerto Busch, que tiene 48 kilómetros de costa soberana sobre la Hidrovía, cuya plataforma portuaria, nos dará las mejores opciones a nuestro comercio exterior, permitiendo optimizar la comercialización de nuestras mercancías.

Contribuyente a esta alternativa de acceso al Océano Atlántico se tiene acuerdos binacionales con Argentina, Brasil Paraguay y Uruguay, que junto a Bolivia son países signatarios de la Hidrovía Paraguay Paraná, mismos que nos otorgaron concesiones portuarias y zonas francas, dando lugar a poder establecer una cadena logística, que permita optimizar nuestra exportación e importación.

Debiendo el desarrollo integral de un Puerto Busch asociarse a procesos de industrialización y complementariedad del mercado, con nuevas exportaciones y provisión de servicios.

Bolivia requiere extremar esfuerzos para potenciar la utilización de esta vía navegable, como salida natural de Bolivia hacia el Océano Atlántico, cuya consolidación superara nuestra condición de país sin litoral Marítimo, ya que mediante este espejo de agua se alcanzara el Océano Atlántico, optimizando la comercialización de nuestras mercancías con el mundo.

Por ello, el investigador propone mediante este trabajo Metodológico de Proyecto de Grado : “Reafirmar como Prioridad Nacional el Desarrollo Integral de Puerto Busch”, ubicado en el Triángulo Dionisio Foianini, para optimizar el Comercio Exterior a través del Océano Atlántico; para tal fin se utilizó el método empírico; analítico e histórico, por

su propósito es una investigación aplicada que contribuirá con lineamientos para políticas públicas que contribuirán al fomento a la exportación e importación de mercancías aportando al desarrollo de Bolivia.

El proyecto se desarrolló en cinco capítulos: Un Primer Capítulo referente al Fundamento Metodológico de la Investigación planteados en el perfil; un Segundo Capítulo: El Marco Teórico, como conjunto de ideas y teorías que sirven a un investigador llevar a término su trabajo; también el Estado de Arte, con investigaciones realizadas por otros investigadores sobre la misma temática; el Capítulo tres, presenta: Antecedentes históricos, Características Generales y Normativa Legal sobre Puerto Busch; Convenios con Países Signatarios y Puertos Francos otorgados a Bolivia en la Hidrovía, Un Cuarto Capítulo referido a: La Construcción de Infraestructura Portuaria con acceso permanente a Puerto Busch, acorde a necesidades del manipuleo de embarcaciones y mercancías de exportación e importación hacia y desde el Atlántico a los mercados del mundo; el Quinto Capítulo presenta: la necesidad de Implementar en la Marina Mercante Nacional una Flota de Barcazas, para Transporte de Mercancías, tomando en cuenta los aspectos favorables para esta navegación comercial, como los Puertos Francos concedidos por los países signatarios de la Hidrovía, Paraguay Paraná; y en el Capítulo Sexto se presenta la: Propuesta de lineamiento de Políticas Públicas para la elaboración de políticas públicas y de estado para que los niveles correspondientes, como también, concienticen a autoridades y población boliviana, sobre esta Prioridad Nacional, del Desarrollo Integral de Puerto Busch, hasta su consolidación y la consecuente optimización de la exportación e importación de mercancías a través de la Hidrovía, hacia el océano atlántico con destino a mercados de ultramar.

CAPITULO I

FUNDAMENTO TEÓRICO Y METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

“Investigar es ver lo que todo el mundo ha visto, y pensar lo que nadie más ha pensado”.
Albert Szent-György“

1. Planteamiento del Problema de Investigación (Formulación de la Pregunta)

Bolivia afronta una conflictiva situación de exportación e importación de sus mercancías por puertos del Pacífico debido al incumplimiento del tratado de 1904 por parte de Chile, habiendo el estado boliviano reclamado en reiteradas ocasiones sin mayor éxito; recientemente en abril de 2013 interpuso una demanda marítima ante la Corte Internacional de Justicia, cuyo fallo no fue favorable.

El no tener acceso al mar ha afectado distintos sectores de la economía de Bolivia, lo que le ha impedido desarrollarse comercialmente de forma plena.¹

El 2014 la Organización de Naciones Unidas estableció en Viena que los países sin salida al mar pierden al menos un 20 por ciento de su potencial económico situación que afecta su desarrollo; es más significa una merma anual al crecimiento en aproximadamente un 2,7 por ciento el Producto Interno Bruto (PIB)

Se resalta que por puertos chilenos operan alrededor de siete mil empresas boliviana que lastimosamente son afectadas por la vulneración al Derecho de libre Tránsito comercial establecido en el ya mencionado tratado.

Bolivia pierde la posibilidad de que su producto interno bruto crezca entre 1 y 3 por ciento, lo que implica una perjuicio económico de entre 400 y 1.000 millones de dólares al año, aseguró a BBC Mundo el economista y gerente general del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez.

Asimismo, el presidente de la Confederación de Empresarios Privados de Bolivia (CEPB), Ronald Nostas, calcula que Bolivia pierde 1.000 millones de dólares al año y un 2 por ciento del PIB por no tener una salida soberana al mar.

1. La Razón - Los Tiempos - ABI - El Diario - Latinoamérica Piensa - El Potosí - BBC

Esto debido a trabas burocráticas y los costos en el tránsito del comercio de importación y exportación por puertos chilenos.

La investigación llamada “Bolivia: un país privado de litoral” dio a conocer que el traslado de carga desde China a Bolivia es de 0,31 dólares por kilómetro frente a 0,14 dólares a Colombia, y que el costo del transporte puede llegar a incrementarse hasta en un 75 por ciento frente a los países con costa.

Contra poniendo a esta situación se tiene la alternativa del acceso al Océano Atlántico, a través de la Hidrovía Paraguay Paraná (Anexo B); siendo en el triángulo Dionicio Foianini, que se encuentra ubicado, Puerto Busch con un frente soberano de 48 kms.

En el espacio acuático de la Hidrovía se tiene acuerdos binacionales con Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil, que le otorgaron concesiones portuarias, también se tiene el acuerdo de Santa cruz de la Sierra de 1992 y sus protocolos adicionales, para el transporte de Comercio Exterior.

Este eje fluvial, de 3.442 kms. de extensión, desde Puerto Cáceres hasta Nueva Palmira; 898 kms. Corresponde al Brasil, 48 Kms. frontera Bolivia y Brasil, 327 Kms. Límite Brasil y Paraguay, 533 Kms. territorio paraguayo, 375 límite entre Argentina y Paraguay, correspondiendo 1.241 kms. al Rio Paraná en territorio Argentino. (Anexo B)

La travesía según el nivel de agua, con un empujador de 16 barcazas, se la realiza, entre 10 a 12 días de bajada y 15 a 18 días de arribada², en este trayecto se cuenta con puertos francos (Anexo B) como, Puerto Villeta y Puerto Casado (Paraguay), Puerto Rosario (Argentina, devuelto año 2019), Puerto Montevideo y Puerto Nueva Palmira (Uruguay), son el escenario natural para esta actividad.

Expuesto el contexto del tema, se evidencia la permanente conflictividad de acceso, de nuestro comercio exterior por el Pacífico y las consecuentes pérdidas económicas; contra poniendo a esta situación se presenta la alternativa de comercializar por el Atlántico donde contamos con mejores opciones y que pese a haber sido planteada esta atractiva alternativa en reiteradas ocasiones no es desarrollada plenamente, es más se

² Bellota Caballero Hans, 2010, Oficial Superior experto de la Armada Boliviana.

destaca que en diferentes gobiernos hubo la intencionalidad para su concretización pero lastimosamente por diferentes factores no se concretó, por ello el investigador plantea superar estas adversidades, reafirmando como prioridad el desarrollo integral de Puerto Busch, que pese a existir proyectos incluso leyes para este fin, continua siendo postergada esta ansiada necesidad de desarrollo nacional que daría lugar a optimizar nuestras exportaciones e importaciones con además considerable generación de fuentes laborales, siendo necesario una decidida voluntad política y la exigencia del pueblo boliviano. Por cuya razón se formula el siguiente problema de investigación:

¿Cómo alcanzar el Desarrollo Integral de Puerto Busch, para poder optimizar el comercio exterior de Bolivia?

2. Objetivos

2.1 Objetivo General

Proponer lineamientos para la elaboración de Políticas Públicas, que reafirmen, la prioridad nacional del desarrollo integral de Puerto Busch, cuya consolidación, optimizara el comercio exterior de Bolivia hacia mercados de ultra mar, mediante la Hidrovía Paraguay Paraná, que da acceso al Océano Atlántico.

2.2 Objetivos Específicos

1. Identificar Antecedentes, Características, Marco Legal y Convenios de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay – Paraná.
2. Sugerir se Priorice la construcción de vías de acceso permanentes y estables hasta Puerto Busch.
3. Recomendar la construcción de una infraestructura portuaria moderna, conforme a la demanda de importación y exportación de mercancías
4. Fundamentar la necesidad de implementación de una flota de barcasas, de transporte, hacia el océano Atlántico a través de la Hidrovía.
5. Formular propuestas sobre lineamientos de Políticas Públicas que reafirmen la conciencia y voluntad política de autoridades y población boliviana, sobre la Prioridad del Desarrollo Integral de Puerto Busch.

(Anexo Alfa: Cuadro de Consistencia)

3. Justificación, Pertinencia y Resultados de la Investigación

Ante la permanente actitud hostil y de incumplimiento al Tratado de 1904 por parte de la República de Chile, que afecta al comercio de mercancías bolivianas a través del Océano Pacífico; “La Hidrovía Paraguay Paraná se torna, como la mejor opción para el comercio exterior boliviano, ya que permite el transporte de grandes volúmenes de carga a un costo de transporte barato”, existiendo la imperiosa necesidad de consolidar el desarrollo Integral de Puerto Busch, para que las exportaciones e importaciones se incrementen y nuestro comercio exterior sea más competitivo.

El Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), sostiene que la Hidrovía Paraná-Paraguay movilizó 1,5 millones de toneladas de mercancías para Bolivia en el 2016, avaluadas en USD 667 millones; entre exportaciones e importaciones, con una proyección considerablemente de incremento; sostienen también que por esta vía, se exporta productos derivados de la soya, como torta de soya, aceite de soya, girasol, minerales del Mutún, entre otros, las principales importaciones fueron Diesel y barras de hierro procedentes de Brasil³ (ver figuras 1 y 2).

El movimiento de carga por la Hidrovía Paraguay Paraná (HPP), se triplicó entre el 2011 y 2019, superando las 2 millones de toneladas y cerca de 1.000 millones de dólares, para luego descender en 2020 a una tercera parte, por efectos de la pandemia.

La torta y el aceite en bruto de soya fueron los principales productos exportados por la HPP. en el 2020; mientras que destacaron dentro de las importaciones los combustibles como la gasolina y el diésel.

El 2020, la carga internacional marítima estimada de Bolivia alcanzó los 4,6 millones de toneladas, un 22% se transportaron por el Atlántico a través de la HPP, un 78% por el Pacífico; a través de puertos chilenos (64%) y puertos peruanos (14%).

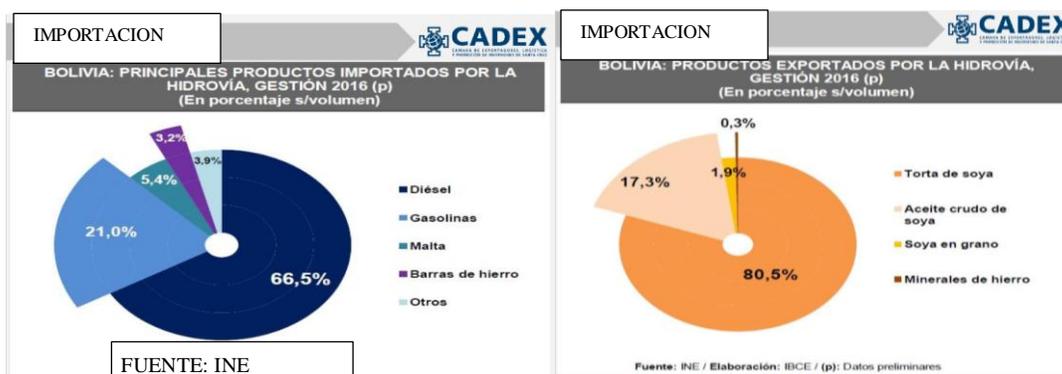
Si bien, los años de la pandemia en sus momentos más críticos bajo una tercera parte la tendencia y proyección en situaciones normales es de incrementar este movimiento, como fue hasta 2019 que superó las 2 millones de toneladas de mercancías

3 Instituto boliviano de comercio Exterior 2016, Instituto Nacional de Estadística, Carga por Hidrovía Paraguay - Paraná

para Bolivia; esta actividad tendrá un movimiento mucho más significativa cuando se tenga operable a puerto Busch con características que se propone en el presente trabajo.

FIGURAS 1 Y 2

PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN HIDROVÍA



Por lo expuesto, podemos justificar la realización de este trabajo, con una visión de un prioritario desarrollo Integral de Puerto Busch, ubicado en la ribera de la Hidrovía Paraguay - Paraná, realizando tres acciones importantes e interdependientes que son: vías de acceso, infraestructura portuaria e implemento de una flota de barcasas, que nos permitirá la realización de nuestro comercio por esta vía fluvial que nos lleva al océano Atlántico y mercados de ultramar, sin barreras ni conflictos, como sucede por el Pacifico.

4. Hipótesis.

El Desarrollo Integral de Puerto Busch se alcanzara, exigiendo a través de las instituciones vivas y diferentes niveles de gobierno, el cumplimiento de leyes y normas ya emitidas, hasta la consolidación, de un acceso permanente, adecuada infraestructura portuaria y una flota de barcasas, que optimizara el comercio exterior de Bolivia.

5. Variables.

5.1. Variable independiente

El Desarrollo Integral de Puerto Busch se alcanzara, exigiendo a través de las instituciones vivas y diferentes niveles de gobierno, el cumplimiento de leyes y normas ya emitidas hasta la consolidación.

5.2 Variable dependiente.

De un acceso permanente, adecuada infraestructura portuaria y una flota de barcazas, que optimizara el comercio exterior de Bolivia.

6. Estado del arte o estado de la cuestión

Este párrafo permite identificar qué se ha investigado previamente y qué conocimientos existen con relación al tema de investigación, para contar con un marco referencial⁴, también conocer el estado actual⁵, en nuestro caso presentamos información que coadyuve a nuestro trabajo de investigación metodológico, referente a la “Prioridad del Desarrollo Integral de Puerto Busch”. Al respecto podemos mencionar los siguientes:

6.1 Proyecto Puerto Busch Sociedad Ferro portuaria Boliviana (SFPB) , Santa Cruz Bolivia, octubre de 2005

Este proyecto, impulsa la construcción de un puerto comercial denominado Puerto Busch en el “Triángulo Dionisio Foianini”, cuyo lado Sur bordea el Río Paraguay, único punto que toca directamente el territorio boliviano y una ferrovía de acceso a ese puerto desde la localidad de Motacucito, ubicada a 9 km antes de llegar a Puerto Suárez; obras interdependientes para la futura explotación de hierro del Mutún.

6.2 “Puerto Busch en la Hidrovía Paraguay – Paraná: como un área de significativa, influencia para desarrollo económico de exportaciones bolivianas, caso soya y el hierro del mutún” Tesis de Grado, Vera Callaú Jorge Orlando, año 2005, Carrera de Economía de la Universidad Mayor de San Andrés.

Cuyo Objetivo General, presenta un enfoque económico de “ Realizar un estudio sobre la importancia de una salida comercial por la Hidrovía Paraguay - Paraná, considerando la construcción del complejo Puerto Busch”, en su desarrollo presenta considerable información técnica para vías de acceso, al respecto desde una sana critica,

⁴ Guevara Patiño R.; 2016 El estado del arte en la investigación:¿análisis de conocimientos acumulados o indagación por nuevos sentidos?

⁵ Estado del Arte, <https://tesisymasters.com.ar/como-se-hace-el-estado-del-arte-de-una-tesis/>

podemos manifestar que contiene mayor aporte a trabajos de ingeniería por su contenido en obras de construcción.

6.3 “Importancia de Puerto Busch para la Economía boliviana” año 2017 Cámara de Exportadores Santa Cruz (CADEX)

Existen al menos 2 proyectos para la construcción de un ramal ferroviario Motacusito-Mutun-Puerto Busch y un puerto Multipropósito en la zona (fig. 3). Uno desarrollado por un consorcio privado nacional y el otro por el gobierno de Bolivia.

Ambos contemplan la construcción del ferrocarril con las características necesarias para preservar el medio ambiente de la zona, el proyecto del sector público contempla la construcción de un viaducto de 60 km, el otro contempla en su lugar un terraplén con la infraestructura necesaria para permitir la circulación del agua del lugar.

FIGURA 3

RAMAL FERROVIARIO MOTACUSITO-MUTUN-PUERTO BUSCH



6.4 Rumbo al Mar...por la Hidrovía Paraguay – Paraná; “Puerto Busch, una necesidad poco entendida” Revista del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada Boliviana Bandeira Arze Rafael, año 2018.

El presente artículo sostiene el propósito de fortalecer propuestas de solución parcial al problema marítimo boliviano, cuya búsqueda se ha constituido en una constante en los diferentes gobiernos nacionales y actualmente es una preocupación permanente en

los diferentes sectores de nuestra sociedad; la concreción de viejos objetivos regionales, institucionales y nacionales, basados en la realidad actual, como es la necesidad hasta hoy poco entendida, de concretar la construcción del Primer Puerto Mayor o Terminal Portuario “Puerto Busch”, con soberanía sobre la Hidrovía Paraguay Paraná; como una solución real y viable para el comercio exterior de Bolivia, utilizando trenes de barcazas con costos más económicos (figura 4).

FIGURA 4
TREN DE BARCAZAS EN LA HIDROVÍA



Fuente: Centro Estudios Estratégicos Armada Boliviana

6.5. Puerto Busch: una Opción más para el Desarrollo de Bolivia Cámara de Senadores, 2019, Prensa Senado | Economía.

Puerto Busch, por su ubicación geopolítica, se constituye un potencial comercial y de inversiones nacionales e internacionales, que por su acceso a la Hidrovía Paraguay Paraná, permitirá exportación e importación de bienes, a través del Océano Atlántico. (Fig. 5 y 6)

FIGURAS 5 Y 6
LP 504 Y PONTÓN PUERTO BUSCH



6.6 Puerto Busch, necesidad de prioridad nacional: Contacto Económico,7/dic/20.

La merma de las aguas del canal Tamengo por efecto de la sequía, influye en la reducción del transporte de carga por dicho sistema portuario. Si bien esta situación climática se presenta en considerable magnitud cada 50 años, anualmente también se afronta daños considerables al comercio exterior boliviano, con 30 a 40 cms de profundidad que repercute negativamente en la economía de la región; por limitaciones a la navegación como se puede apreciar en las Figuras 7, 8 y 9, las época de estiaje o sea aguas bajas, donde afloran las playas y en sectores las personas pueden cruzar caminando el canal, situación que demuestra la necesidad de desarrollo de puerto Busch.

FIGURAS 7, 8 Y 9

ESTIAJE CANAL TAMENGO Y OBSTÁCULOS A LA NAVEGACION



Las imágenes objetivizan, las aguas bajas, que dificultan la navegación se aprecia como afloran las playas y que en algunos sectores las personas pueden cruzar caminando el canal. Situación que demuestra lo dificultoso del canal Tamengo y la necesidad del desarrollo de Puerto Busch



6.7 Gobierno Declara a Puerto Bush Como Prioridad Nacional: opinión; Miguel Roca, 27/10/2021.

El gobierno en reunión con los empresarios privados en Santa Cruz, anunció que el Puerto Busch fue declarado prioridad nacional; proyecto que será encarado bajo una alianza público-privada entre el Gobierno y el sector empresarial privado.

Puerto Busch, en uno de los proyectos, tiene un costo de \$us 600 millones y cuenta con una oferta crediticia por dicho monto por la empresa italiana ICM SPA.

Ronald Nostas, presidente de la Confederación de Empresarios Privados de Bolivia (CEPB), manifestó, "Que Puerto Busch fue declarado prioridad nacional y que se concrete el acuerdo publico privado para encarar la iniciativa, estoy seguro que la complementariedad hará de este proyecto una realidad muy pronto"

6.8 Puerto Busch: Proyecto de Prioridad Nacional, Pero Aún se Posterga su Construcción: Contacto; 2 de abril, 2022.

El proyecto está diseñado como una infraestructura multimodal y multipropósito, que permitirá el desarrollo competitivo del comercio exterior boliviano. Por ello, existe un amplio interés privado y público de aumentar el volumen de la carga transportada por la Hidrovía e impulsar medidas para reducir costos, facilitar el comercio fluvial, fomentar la navegación y desarrollar un sistema eficiente, ágil y barato de operaciones portuarias.

El proyecto de Puerto Busch, uno de los más anhelados por los bolivianos y constituido **un proyecto centenario**, todavía no ha podido consolidarse. Si bien hubo avances los anteriores años, hoy por hoy se encuentra estancado, si bien se viene desarrollando la siderúrgica del mutún, cuya extracción y posterior exportación se realiza por puertos privados de Gravetal, Aguirre y Jennifer, Puerto Busch continua con irrelevante desarrollo pese a haberse ya, establecido su prioridad nacional.

“No se ha construido la infraestructura necesaria y tampoco se avanzó en el plan maestro, que vienen siendo postergados desde hace varios años, a pesar de toda la normativa que declara a Puerto Busch de prioridad nacional”⁶ Actualmente se tiene un patio de minerales y un puerto acondicionado únicamente para minerales en bruto, lo que

⁶ Martín Salces; 2019; Cámara de Exportadores de Santa Cruz de la Sierra (Cadex).

es urgente, es tener un plan maestro que contenga las facilidades que serán parte del puerto, aunque tampoco se tiene completamente definido cuál será la ruta para los accesos. Además, una norma que permita contar con inversión conjunta entre los sectores público y privado.

El gerente general de la Federación de Empresarios Privados de Santa Cruz (FEPSC), Kempff, mencionó que se hicieron gestiones con el gobierno de Evo Morales para consolidar el proyecto, hubo cierto avance, especialmente en 2019 cuando se promulgó la Ley 1243 de Desarrollo Integral y se realizó la conferencia de integración para que Bolivia acceda al Atlántico.

“Creemos en la imperiosa necesidad de retomar el proyecto original, y en volver a impulsarlo a través de la conformación de una Asociación Público Privada (APP) entre el Estado y el sector privado”, sostuvo que desde la FEPSC, existe la predisposición de conversar con las autoridades del Gobierno central y arrancar desde donde se avanzó.

La Hidrovía es un sistema fluvial formado por los ríos internacionales Paraguay y Paraná, ofrece una vía navegable natural con una inclinación mínima que elimina la necesidad de construir esclusas para ese cometido; comienza al norte de Brasil, en Puerto Cáceres y baja hasta el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay, pasando por la frontera de Bolivia, Paraguay y Argentina. Esta arteria hídrica cuenta con un área de influencia de 1,75 millones de kilómetros cuadrados y una población de 17 millones de habitantes.

Por lo expuesto, se cuenta con los necesarios fundamentos para la construcción de puerto Busch, precisándose, con prioridad su concretización, es así que en el presente trabajo, se plantea el objetivo General de: Reafirmar mediante Propuestas de Políticas Públicas se consolide, como Prioridad Nacional el Desarrollo Integral de Puerto Busch, cuyo contacto directo y soberano con la Hidrovía Paraguay Paraná, que da acceso al Océano Atlántico, dará lugar a que se optimice el comercio exterior de Bolivia hacia mercados de ultra mar.

Existen considerables proyectos, propuestas, decretos y una ley, emitidos en diferentes gobiernos, también por el empresariado privado, organismos internacionales entre otros que realizaron y realizan estudios y proyectos, quienes en un transitorio entusiasmo apoyan a los mismos, referente a la ley precisa su pronta reglamentación, ya que lo contrario queda solo como buenas intenciones.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

“En la ciencia el reconocimiento se concede al hombre que convence al mundo, no a aquel a quien se le ocurre la idea”.

William Osle

Conforme a doctrina y conocimientos adquiridos en la materia, para la elaboración del presente Marco Teórico se procedió a identificar fuentes primarias y secundarias referidas o similares al tema de investigación, que corresponde al “Desarrollo Integral de Puerto BUSCH”, cuyo fin es optimizar nuestro comercio Exterior; en la información obtenida se presenta trabajos de investigación, tanto del ámbito civil y militar, en el ámbito civil, principalmente de CADEX Cámara de Exportación; IBCE Instituto de Comercio Exterior, CAINCO Cámara de Industria Comercio, Servicios y Turismo; Tesis, reportes y artículos relevantes; en el ámbito militar específicamente de la Armada Boliviana. Se considera y destaca la ley 1243, como la más relevante aunque no llego a ser reglamentada, probablemente por el cambio de gobierno.

1. **Arqueo Bibliográfico.**⁷

En la revisión bibliográfica se identificó extensa información, sobre la Hidrovía Paraguay Paraná y referente a Puerto Busch desde su creación de hasta las últimas intenciones del actual gobierno, que en su generalidad existen y hubo buenas intenciones de los gobiernos de turno, llegándose incluso a promulgar normas y Leyes que establece la Prioridad Nacional al Desarrollo de Puerto Busch, es así que Por ley se determinó el desarrollo integral de Puerto Busch, en el gobierno de Evo Morales que promulgó esta Ley, sin embargo a la fecha no se realizó su reglamentación; es importante que esta norma sea impulsada por alianzas estratégicas entre actores públicos y privados para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del terminal portuario, que si bien hubo mejoras en este puerto y en su acceso, aún no se llega a concretizar este

⁷ Marco Teórico 2019; Revisión general de una serie de fuentes de información en torno a un tema de investigación; <https://concepto.de/marco-teorico/>

anhelado proyecto de Desarrollo Integral en su total dimensión, para un adecuado funcionamiento y operaciones portuarias necesarias, ya que estas intenciones se desvanecen o postergan en el transcurrir del tiempo, retomándose coyunturalmente, cuando se presentan dificultades en la exportación e importación por puertos chilenos, cabe destacar el impulso y aporte en este emprendimiento del sector privado

Se destaca también que sobre esta temática se realizaron proyectos no concretizados en su plenitud, ya que a la fecha no se tiene el desarrollo integral de puerto Busch; el presente trabajo propone objetivos, acciones y propuestas, para la emisión de políticas públicas y de Estado, orientadas a Reafirmar como Prioridad Nacional el Desarrollo Integral de Puerto BUSCH, cuyo contacto directo y soberano con la Hidrovía Paraguay Paraná, da acceso al Océano Atlántico y optimizara nuestro comercio exterior.

2. Trabajos que Abordan la Investigación

En el Estado del Arte se presentó información sobre esta temática cuyas acciones y resultados fueron coyunturales, siendo necesario el contar con políticas públicas permanentes, concientización y exigencia de la población y sector privado hacia el gobierno, hasta alcanzar el efectivo desarrollo integral de Puerto Busch, en un imaginario de ver funcionando este puerto en toda su dimensión, el de contar con un permanente acceso terrestre de Pedregón, Infraestructura portuaria y una flota de Barcazas y empujadores para nuestra Marina Mercante, siendo esta propuesta que distingue nuestra investigación de otros.

3. Bases Teóricas que Fundamenten la Investigación.

En su mayoría los autores el mismo gobierno y el sector privado, son coincidentes con esta gran necesidad de tener acceso permanente al Océano Atlántico por Puerto Busch, que está en contacto con la Hidrovía Paraguay Paraná. Siendo necesaria una constante exigencia para que la voluntad política se traduzca en decisiones política que concreten esta gran necesidad de contar con un flujo permanente para la comercialización de nuestras mercancías tanto para la exportación como para la importación.

A continuación, se presenta la información obtenida, que nos otorga el marco teórico referencial para el desarrollo del presente trabajo de investigación metodológica:

3.1 Prioridad Nacional

Realizar o ejecutar un Proyecto con precedencia o anterioridad en tiempo, en relación a otros, por su importancia y necesidad, cuyo logro beneficia a la población de un Estado en su conjunto.

3.2 Desarrollo Integral

El desarrollo integral es nombre general dado a una serie de políticas que trabajan para fomentar desarrollo sostenible en países en desarrollo y subdesarrollados.

3.3 Política de Estado

Es el conjunto de acciones que forman parte de las estrategias centrales de un país. Son políticas que no varían a pesar del color partidista ideológico de cada gobierno⁸; También es posible considerar como políticas de estado aquellas que involucran al conjunto de poderes del estado en diseño o ejecución" (Lahera; 2004).

3.4 Políticas Públicas⁹

Son proyectos, actividades que un Estado diseña y gestiona, a través de una administración pública, con fines de satisfacer las necesidades de una sociedad También se pueden entender como las acciones, medidas regulatorias, leyes y prioridades de gasto sobre un tema, promulgadas por una entidad gubernamental; búsqueda del bien común.

3.5 Política y Políticas Públicas¹⁰

Las políticas públicas son un factor común de la política y de las decisiones del

⁸ González Escoto A; 2014; Estrategias Centrales; Publicaciones Sistema UNIVA

⁹ Fundación Konrad Adenauer, 2017 Manual de políticas públicas. Buenos Aires.

¹⁰ Autor institucional: Francia. Gobierno-NU. CEPAL. División de Desarrollo Social Descripción física: 32 p. Editorial: CEPAL Fecha: agosto 2004 Signatura: LC/L.2176-P ISBN: 9213225709

gobierno y de la oposición. Así, la política puede ser analizada como la búsqueda de establecer o de bloquear políticas públicas sobre determinados temas, o de influir en ellas. A su vez, es parte fundamental del quehacer del gobierno se refiere al diseño, gestión y evaluación de las políticas públicas.

La búsqueda recíproca de la política y las políticas públicas representa una modernización de la esfera pública. En torno a políticas públicas se puede: acotar las discusiones políticas, diferenciar problemas y soluciones de manera específica, precisar las diferencias, vincular los temas a soluciones más amplias o secuenciales, plantearse esfuerzos compartidos, participar de manera específica.

3.6 Ley 777 del sistema de planificación integral del Estado – SPIE (21/ene/2016)

La presente Ley tiene por objeto establecer el Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE), que conducirá el proceso de planificación del desarrollo integral del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco del Vivir Bien

Planificación Integral SPIE; Ley 777 (Sistema integral de planificación): Debe lograr la incorporación en la planificación de todas las dimensiones que hacen a la sociedad y la naturaleza: sociales, culturales, políticas, económicas, ecológicas y afectivas, en las diferentes estructuras organizativas del Estado

Beneficios del SPIE Instrumento de control social contundente, con el **que** podrán exigir el cumplimiento de **los** compromisos pactados a sus autoridades. **Tendremos** un instrumento para orientar la inversión estratégica en las entidades territoriales.

3.7 Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná¹¹

El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná, en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

¹¹ ALADI/AAP/A14TM/5; Transporte Fluvial Puerto Cáceres, Puerto de Nueva Palmira.

La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los 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 del Brasil.

Las disposiciones de este 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 concreten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre éstos y terceros países.

3.8 Alternativa Transporte Carga Boliviana: Instituto de Comercio Exterior ¹²

Intercambio entre un país y otro, en término de bienes y servicios, con el fin de cubrir sus necesidades de mercado tanto externas como internas, debido a los problemas que enfrenta Bolivia en puertos extranjeros en contra de su comercio exterior, los agentes económicos vienen pidiendo a las autoridades nacionales nuevas alternativas para el transporte de carga boliviana, siendo la HPP. una de las mejores por puertos instalados y por instalarse en territorio nacional, propiciando una salida soberana al Océano Atlántico.

El Sistema Portuario Boliviano en la Hidrovía Paraguay-Paraná, que están en operación, son Puerto Aguirre, Puerto Jennifer y el Puerto de Gravetal.

Esta vía de comercio exterior se fortalecerá mucho más cuando Puerto Busch, se haga una realidad, se debe trabajar en este anhelo de la región, ya que es un desafío a mediano plazo y hay que hacer todos los esfuerzos para concretarlo.

En el marco de las Relaciones Internacionales, Brasil otorga a Bolivia un depósito franco en Puerto de Paranaguá, para almacenar mercancías provenientes desde y hacia Bolivia. Según el IBC, la soya es el principal producto que se exporta por la HPP.

¹² Revista Comercio Exterior N° 254 ; 2018; Santa Cruz - Bolivia

3.9 Exportadores sugieren potenciar el uso de la Hidrovía Paraguay-Paraná ¹³

Para disminuir dependencia de puertos chilenos, esta opción es más factible a corto y mediano plazo que el uso de puertos peruanos, como Ilo y Matarani.

"El Gobierno tiene hoy la inmejorable oportunidad de demostrar que la solución para el comercio exterior boliviano de exportación e importación a corto plazo tiene que ver con la Hidrovía Paraguay-Paraná."¹⁴ Actualmente Bolivia cuenta con tres puertos en la Hidrovía: Gravetal, Aguirre y Jennifer, los cuales mueven anualmente (2016) 1,5 millones de toneladas de mercaderías por año.

"La propuesta de remozar Ilo para que sea apta soportar el comercio exterior boliviano es interesante, se requiere un tiempo largo y muchos recursos para verla cristalizarse; en cambio, el desarrollo de la Hidrovía tomaría menos de cinco años y una inversión de entre 500 millones y 600 millones de dólares".

3.10 Instituto Boliviano de Comercio Exterior IBCE: Minerales y Manufacturas, Principales Productos Exportados ¹⁵

En la pasada gestión, los principales productos exportados por el vecino país fueron los **minerales**, que representaron el 71% de la carga total, mientras que la **Industria manufacturera** ocupó el 23% y la **agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca**, el 6%. En cuanto a las importaciones, el principal ítem ingresado por fronteras chilenas fue el de suministros industriales, alcanzando una participación de 50%, seguido por los combustibles y lubricantes en 15%, artículos de consumo 14%, equipo de transporte 12% y bienes de capital 9%. Este porcentaje equivale a 3,6 millones de toneladas métricas de carga boliviana que se movilizaron vía marítima en 2016. Durante la pasada gestión, la carga total del país movilizada por los distintos puntos comerciales en frontera fue de 10,5 millones de toneladas métricas. Bolivia exporta por Chile, principalmente Minerales e importa Suministros Industriales por la misma vía. Autoridades y representantes de instituciones gremiales del sector exportador consideran

¹³ Filomeno Manuel; 2018; La Paz, La Razón.

¹⁴ Sostiene El Gerente Del Instituto Boliviano De Comercio Exterior (IBCE).

¹⁵ Santa Cruz - Bolivia • 2017 • Nº 254 • Publicación Del Instituto Boliviano De Comercio Exterior

que este 68% refleja una alta dependencia para Bolivia del uso de puertos chilenos y buscan una alternativa viable para revertir tal situación.

3.11 Embarcaciones que recorren la Hidrovía: Instituto de Comercio Exterior ¹⁶

En su mayoría son convoyes o trenes de empuje de poco calado, cada convoy es un grupo de barcazas arrastradas por un remolque de empuje. Una barcaza mide aproximadamente 12 x 48 metros con la capacidad de cargar hasta 1.500 toneladas, al formar parte de un convoy de 20 barcazas, el tren de empuje puede medir hasta 300 metros de eslora por 60 metros de manga y su capacidad de carga llega hasta las 30 mil toneladas aproximadamente.

El remolcador de empuje promedio suele tener una fuerza de 5.000 HP (Caballos de fuerza); embarcaciones de este tamaño son utilizados entre Corumbá y la confluencia del Río Paraguay con el Paraná, a partir del Puente General Belgrano, el tamaño de convoyes es libre hasta Puerto San Martín, donde existen embarcaciones de ultramar.

Acuerdo datos de Organismos Internacionales, por la Hidrovía circulan más de 36 millones de toneladas anuales de carga comercial de las cuales cerca de 20 millones de tns. son granos, se estima que en las próximas décadas esta cifra se duplique. Bolivia transporta actualmente por esta vía cerca de 1.5 MM de toneladas métricas.

3.12 Flujo Comercial y Potencialidad Hidrovía: Instituto Comercio Exterior ¹⁷

El territorio comprende un área con potencialidades únicas para el desarrollo integral de las regiones de los países que conforman el sistema de la Hidrovía, se produce principalmente soya y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino, mineral de hierro, manganeso y otros productos industriales y agroindustriales.

Entre los productos más transportados por la Hidrovía está la soya y derivados, seguido del hierro y combustibles, hay 4 veces más mercadería de bajada que de subida, la carga de subida es un 80% combustible; en volúmenes, la mercadería transportada se multiplicó de 700 mil toneladas a casi 15 millones de toneladas año, sin embargo, pese a este aumento se estima que la Hidrovía aún opera con un tonelaje muy por debajo de su

¹⁶ Instituto Boliviano de Comercio Exterior; www.ibce.org.bo

¹⁷ Instituto Boliviano de Comercio Exterior; www.ibce.org.bo.

capacidad, actualmente se coordinan para un mayor aprovechamiento de recursos compartidos.

3.13 Prioridades de obras y proyectos en los países componentes de la Hidrovía. Organización de Estados Americanos:¹⁸

Argentina: Balizamiento y señalización para navegación diurna y nocturna, desde la confluencia ríos Paraguay y Paraná hasta desembocadura río Paraná en el Río de la Plata. Dragado pasos críticos, para navegación todo el año con 10 pies calado mínimo.

Bolivia: Mejoramiento navegabilidad del sistema Tamengo, en laguna Cáceres. Respaldo para la ejecución del proyecto de Puerto Bush sobre el río Paraguay. Balizamiento y señalización del corredor Man-Céspedes.

Brasil: Balizamiento y señalización que permita la navegación diurna y nocturna en el tramo Corumbá-Cáceres del río Paraguay.

Estudios sobre navegabilidad entre Corumbá y el río Apa e impacto ambiental.

Paraguay: Balizamiento y señalización que permita la navegación diurna y nocturna desde Asunción. Dragado de pasos críticos en dicho tramo, para permitir navegación todo el año con 10 pies de calado mínimo.

Uruguay: Balizamiento y señalización que permita la navegación diurna y nocturna en el acceso al puerto de Nueva Palmira.

3.14 Eficiencia del Transporte Fluvial

A diferencia del transporte terrestre, por carretera, vía ferroviaria o transporte aéreo, el transporte fluvial se muestra como una opción mucho más competitiva en términos de impacto ambiental y consumo de combustible por Kilómetro recorrido.

3.15 Bolivia llega al Atlántico por la Hidrovía Paraguay-Paraná:¹⁹

El Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB) figura 10 realiza controles continuos antes y después de otorgar la enseña patria.

¹⁸ Organización de Estados Americanos; <https://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea33s/ch24.htm>

¹⁹ Pérez Mariana; 2017; Periódico Cambio.

FIGURA 10
PERSONAL DEL RIBB: CONTROL ABANDERAMIENTO



Fuente: Foto: RIBB

Ya zarparon dos cargas de mercadería de hierro del Mutún y se alista un tercer envío para los siguientes días. Así Bolivia ha dado una mayor utilidad a la hidrovía Paraguay-Paraná, que se constituye en la puerta del país para llegar al océano Atlántico.

El director ejecutivo del Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), precisó que la mercadería fue acopiada en Puerto Busch, habilitado para operar por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Se han realizado 2 viajes, se cargó en Puerto Bush, y transporto por la hidrovía hasta asunción del Paraguay, un convoy de 12 barcazas y la otra de 5, de acuerdo a datos proporcionados por el RIBB, en 17 barcazas trasportaron 25.500 toneladas.

“Con esta actividad, las autoridades puedan mejorar la infraestructura, de hecho tenemos el tercer convoy, que va a realizar el carguío de hierro, para poder salir de Puerto Busch hacia Nueva Palmira”, según el RIBB.

Para concretar la exportación, la mercadería debe ser cargada en camiones, que transitan por cerca de 100 kilómetros para llegar a Puerto Busch.

Esta situación **será resuelta cuando se concrete el proyecto vial portuario Motacucito-Mutún-Puerto Busch**, que consiste en una vía férrea de aproximadamente 131 Km, de cuatro estaciones y dos desvíos para cruce de trenes.

El objetivo general del proyecto es facilitar el transporte de productos minerales, siderúrgicos, oleaginosos, carga general en contenedores e hidrocarburos a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná. Esto permitirá la interconexión con el sistema fluvial y

marítimo, proporcionará alternativa al país para movimiento de bienes de importación y exportación, que incidirá positivamente en la balanza comercial del país.

3.16 Bolivia impulsa Puerto Busch: Gobierno Jeanine Áñez: Unitel 23/ oct/ 2020

FIGURA 11
PUERTO BUSCH, EN PONTÓN ARMADA BOLIVIANA



La presidenta de Bolivia Jeanine Áñez decidió continuar impulsando el proyecto de Puerto Busch, ubicado junto al río Paraguay. El objetivo es fortalecer la exportación de la producción boliviana a través del Océano Atlántico.

Para ello, su gobierno presentó el **proyecto de electrificación rural desde San Juan del Mutún hasta Puerto Busch (Fig. 11)** Además, firmó contratos para la instalación de internet satelital en ese sitio y para acceder a un préstamo del Fondo para la Revolución Industrial Productiva (Finpro).

Por eso, considero: “Es un día de mucha importancia y esperado por décadas. Estamos acá para dar un paso más al cumplimiento de una meta histórica que tiene Santa Cruz”, dijo la Jefa de Estado. La mandataria agregó que esta meta histórica es poner en marcha a este puerto como una verdadera salida de Bolivia al Océano Atlántico.

“Estamos convirtiendo a Puerto Busch en una Aduana para exportaciones y ello ayudará en mucho a dos grandes bloques de la economía boliviana”.

Es decir, principalmente, ayudará a exportar los minerales que genere el Mutún, incluyendo materiales con valor industrial agregado, y a la agroindustria.

3.17 Mejoran los niveles de agua del río Paraguay, una ruta de exportación para el país: [Unitel Economía Add This Sharing Buttons, Share to Facebook, to Twitter](#)

Los **niveles de agua del río Paraguay han mejorado**. Se trata de una ruta soberana por la que Bolivia exporta productos no tradicionales y recientemente soportó la mayor sequía en 77 años que afectó la comercialización a mercados del exterior.

La **hidrovía Paraguay – Paraná estuvo varios meses innavegables** afectando el flujo comercial de aceite de soya, madera, cueros, urea y otros productos. Además, por la misma ruta ingresaban al país importaciones de diésel, hierro de construcción, malta para la elaboración de cerveza y otros insumos.

Según un reporte del Diario Corumbaense, el **boletín de hidrovías sostiene que la situación del río “sigue en recuperación y con tendencia positiva** en relación al 2021. Según las proyecciones públicas, ante este escenario, la empresa cree que podrá operar” mineral de hierro durante abril de 2022 aunque con ciertas restricciones.

Según el documento, la mejora en el nivel de los ríos de la región se podrá navegar por encima de los 7,5 pies. **La tendencia alcista del río fue confirmada** por el monitoreo semanal que realiza el Servicio Geológico de Brasil.

3.15 Hidrovía Ichilo-Mamoré: En la Lupa : Cámara Industria y Comercio

FIGURA 12
BARCAZA EN EJE FLUVIAL ICHILO - MAMORÉ



El ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Edgar Montaña, y representantes Cámara de Industria y Comercio ([Cainco](#)) de Cochabamba acordaron conformar una comisión para reactivar el proyecto de la hidrovía Ichilo-Mamoré.

El presidente de la CAINCO, Ramón Daza, resaltó que ese proyecto integrador podría abrir “una gran puerta exportadora de Bolivia a Brasil”, que beneficiaría a los departamentos de Beni, Cochabamba y a otros del occidente del país.

Recordó que la Hidrovía Ichilo-Mamoré es un proyecto anhelado por Cochabamba y Beni. Comienza en Puerto Villarroel, 1.400 kilómetros hasta Guayaramerín, frontera con Brasil; de allí son 330 kilómetros carreteros hasta Puerto Velho, y de Puerto Velho hacia el Atlántico norte brasilero en Puerto Belén.

“Ya podríamos estar saliendo hacia los mercados europeos, asiáticos y al mundo entero. Esta es una oportunidad magnífica para reactivar la economía de Cochabamba y la de Beni”, los productos que se podría exportar al sur de Brasil son: sal, frutas del Chapare de Cochabamba, madera, carne, y soya.

Nos referimos a la reactivación de este eje fluvial, que sin duda es muy importante ya que es otra vía para alcanzar el Atlántico y comercializar nuestras mercancías, sin embargo se considera que es una forma de cómo se distrae la prioritaria necesidad de consolidar el desarrollo de Puerto Busch, este eje se lo muestra en la figura 12

3.16 Sequía frena Puertos, Industrias y Comercio Exterior en Hidrovía²⁰

La sequía histórica en la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), la ‘autopista’ fluvial que permite la navegación continua entre puertos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, frena la operación de empresas portuarios, industrias del sector oleaginoso y el comercio exterior de Bolivia. La hidrovía, ubicada en el departamento de Santa Cruz, es una puerta hacia el océano Atlántico y una alternativa a los puertos en el Pacífico, principalmente chilenos. Junto al corredor fluvial está el sistema portuario con tres desembarcaderos en operación sobre el Canal Tamengo: Puerto Aguirre, Puerto Jennefer y Puerto Gravetal.

“Desde hace tres semanas se paró la operación porque el nivel del agua en el canal Tamengo está en torno a los 1,5 a 2 metros y en esas condiciones no es adecuado trabajar

de forma segura”, afirmó Bismark Rosales, gerente general de Puerto Jennefer, a un medio televisivo de Santa Cruz de la Sierra.

Afirmó que al cesar temporalmente la navegación (estima que este proceso se extienda hasta enero de 2022), Bolivia dejará de movilizar carga de importación y exportación por la HPP. Por esta ruta fluvial se exportan productos derivados de la soya, urea, cemento, cuero, almendra, frejol y eventualmente carne bovina al Congo.

Rosales afirma que si se dragase y aumentase la profundidad del río estuvieran en condiciones de movilizar de 150 a 200 barcazas, que equivalen a 150.000 toneladas de mercadería y en valor promedio, \$us 35 millones. “En una sequía de dos a tres meses más, estamos hablando de más de \$us 100 millones que se dejará de ‘mover’ por la hidrovía”, manifestó Rosales.

Jorge Amantegui, presidente de la Cámara Nacional de Industrias Oleaginosas de Bolivia (Caniob), manifestó que la histórica caída del caudal del agua en HPP trasciende en la imposibilidad de efectuar exportaciones por ese corredor fluvial desde septiembre, la paralización de las operaciones de las dos industrias que operan en Puerto Quijarro y el freno de la producción de subproductos de soya, especialmente cascarilla para la alimentación animal, por el cese de actividades de las fábricas.

Amantegui anotó que, al paralizarse las exportaciones por la hidrovía, no solo se afectó los costos de las empresas del área fronteriza, sino que incrementó la logística por otros pasos fronterizos (Chile, Perú y Argentina), lo que encareció los fletes de todas las industrias, estimándose, en general, un 20%.

A decir del titular de la Caniob, desde septiembre de la presente gestión se dejó de transportar carga por la Hidrovía. En 2019, el sector movilizó 970.000 toneladas, por un valor de \$us 320 millones.

3.17 Secuelas en el Comercio Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE),

Desde la gerencia general del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), Gary Rodríguez, señaló que la baja del calado en la Hidrovía afecta negativamente al comercio exterior boliviano notándose una caída a agosto, de casi la mitad del volumen movilizado en igual lapso de 2019 (casi 1,5 millones de toneladas versus cerca de 750.000 toneladas este año) con una baja de \$us 249 millones por exportación e importación.

La HPP significó para Bolivia la oportunidad de mover un pico de 2,1 millones de toneladas en 2019, de las que casi 1,4 millones fueron ventas a Colombia, Argentina, Perú y Ecuador; e importaciones por 740.000 toneladas ese año, desde Argentina, Singapur, Uruguay y Rusia. “Esta vía alternativa a los puertos del Pacífico debería merecer mayor atención del Estado, con el dragado permanente del Canal Tamengo, y la superación de todo obstáculo para hacer de la Hidrovía un corredor fluvial de integración, para Bolivia”.

3.18 Cambios en la Logística: Cámara de Exportadores de Santa Cruz (Cadex)

Rafael Riva, gerente técnico de la Cámara de Exportadores de Santa Cruz (Cadex), expuso que debido a la caída de los niveles de agua el comercio exterior boliviano, que es transportado por esta ruta, se vio disminuido hasta en un 52% en 2020 y para 2021, hasta agosto, se registra una caída del 20% adicional en volumen. La carga que debía ser transportada por este medio es movilizaba por rutas terrestres, lo cual significa cambios en la logística de las empresas.

Hasta 2019, se tenía un crecimiento sostenido de exportaciones bolivianas por la hidrovía, de 1,3 millones de toneladas. Debido a la coyuntura de aguas baja; en 2020 solo se exportaron 656.000 toneladas, mientras que, en lo que va de la presente gestión, hasta agosto 2021, las exportaciones por esta ruta llegaron a 526.000 toneladas.

Los productos que son exportados vía fluvial son principalmente derivados oleaginosos, cemento y clinker, urea y mineral de hierro. En cuanto a la importación, los productos que ingresan son combustibles (diésel y gasolina).

3.19 Vía de los combustibles: Yacimientos Fiscales Bolivianos (YPFB)

Tomando en cuenta que Bolivia retomó la producción de urea y tiene compromisos de venta del fertilizante al mercado brasileño, se consultó a la estatal YPFB si la caída histórica de caudal del agua de la Hidrovía no pone en riesgo la operación, desde la petrolera dieron cuenta de que no afecta al volumen comprometido que se tiene para la venta a dicha plaza comercial, dado que el retiro del producto por parte de los clientes brasileños se realiza en camiones desde Puerto Quijarro.

En el caso del combustible, según YPFB, la Hidrovía se constituye un punto de importación para abastecimiento de zonas fronterizas y capital cruceña. “La afectación en

la navegabilidad significó gestionar nuevos medios y puntos de importación desde Brasil, Paraguay, Chile y Perú, con los que se garantiza el abastecimiento de la región”.

En la presente gestión 2021, los productos que YPFB importó son diésel oil e insumos y aditivos para la obtención de gasolinas. La importación programada por Puerto Suárez y Puerto Quijarro, vía fluvial, para este año alcanza los 563 millones de litros. Hasta septiembre se tiene una ejecución de 313 millones de litros, aproximadamente un 55% de ejecución. Yacimientos destina un presupuesto aproximado mensual de Bs 150 millones para ambos productos.

3.20 Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a puertos del Pacífico: Katherina Capra UDAPE: Unidad Análisis Políticas Sociales y Económicas.

1) **Zonas francas en la Hidrovía Paraguay-Paraná;** Bolivia tiene actualmente concesiones portuarias, en la zona del puerto Rosario, en Argentina; puerto de Villetas, Paraguay; además de los puertos de Montevideo y Nueva Palmira, otorgados por Uruguay, país con el que también se firmó un memorándum conjunto para la construcción de una infraestructura portuaria en su puerto de Aguas Profundas.

2) **Aguas Profundas de Uruguay:** Propuesta en ejecución y construcción, donde Bolivia tiene que definir las condiciones sobre las cuales quiere participar”

Con Brasil, Bolivia accede a un depósito franco en el puerto de Paranaguá, lo que también acerca los lazos con los países del Mercosur.

Puerto Busch: Solución para las exportaciones; Beneficio para el comercio exterior boliviano: CADEX ²¹

Puerto Busch es el anhelo para el comercio exterior boliviano con soberanía" es lo que indican desde la Cámara de Exportadores, Logística y Promoción de Inversiones de Santa Cruz (Cadex) ya que es considerado como la mejor alternativa para el comercio boliviano con salida directa al atlántico.

Oswaldo Barriga, presidente de Cadex, señaló que una vez expedita la Hidrovía Paraguay - Paraná, Puerto Busch podría significar un ahorro entre 8 y 14 dólares por tonelada para los exportadores. Este ahorro se generaría en base a la reducción de tiempo

²¹ Super User Account; 2017 / Boletín Cadex.

y costo financiero porque "actualmente un exportador al mover un convoy de 16 barcazas por el Canal Tamengo (Puerto Quijarro) demora de un día y medio a dos días, a eso hay que sumar lo que significa para el exportador, en costos, navegar desde ahí 250 kilómetros hasta llegar a Puerto Busch. Esto en temas monetarios sería entre 8 a 14 dólares el ahorro por tonelada", ejemplificó.

La construcción del Puerto brindaría una alternativa competitiva de salida al Atlántico a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, para carga de todo tipo.

Se han demostrado con argumentos técnicos los beneficios de Puerto Busch para el comercio exterior, un anhelo nacional que durante años ha esperado que los diferentes gobiernos lo hagan realidad.

Recientemente desde el Gobierno de la República de Italia se hizo manifiesto el interés de financiar con 600 millones de dólares el proyecto de Puerto Busch. Para la Cadex, el ofrecimiento fue considerado como positivo y esperanzador, pero la decisión final está en el Gobierno nacional, nivel responsable de asumir la disposición respecto a la adjudicación para su construcción.

"Ya el Gobierno tiene claro que Puerto Busch es muy importante, lamentablemente no hay la decisión ni el financiamiento, pero entendemos que en los próximos dos años el Gobierno estaría en condiciones de conseguir un financiamiento definitivo para la construcción del puerto", sostuvo el presidente de esta institución.

José Luis Martínez, asambleísta de la provincia Germán Busch, presentó un proyecto para declarar prioridad departamental la implementación del Puerto Busch como una salida soberana al océano Atlántico.

Beneficio para el comercio boliviano. El comercio exterior se verá beneficiado con la habilitación de Puerto Busch, en especial los que generan importantes volúmenes de carga, por ejemplo: el agropecuario, agroindustrial, insumos, bienes intermedios y mineros. Por ello, se considera que este puerto no solo beneficiará a Santa Cruz, sino al resto del país, tanto en las exportaciones como en las importaciones.

A través del sistema fluvial que vincula al país con el Atlántico se pueden transportar grandes volúmenes de carga y existe conexión a puertos uruguayos, argentinos y paraguayos, aunque el tiempo del transporte suele ser mayor frente a otras opciones, por

lo que para el transporte de mercadería perecedera, se debe habilitar el ingreso de embarcaciones autopropulsadas.

La construcción de Puerto Busch, brindaría soberanía e independencia de países vecinos, y evitaría los problemas que hoy se tienen para poder atravesar territorio extranjero con carga en tránsito a puertos marítimos.

Las perspectivas de crecimiento en la carga de exportación e importación hacen necesaria la construcción de Puerto Busch, que además reducirá los costos de los fletes y los tiempos de tránsito respecto a los puertos utilizados en la actualidad, además de evitar dificultades de navegación en la zona de Corumbá - Brasil.

Es importante señalar el Canal Tamengo, que en la actualidad tiene tres puertos totalmente funcionales y que cuentan con toda su capacidad. Estos puertos operables tienen la capacidad de recibir y mover carga a granel, contenerizada y de proyectos, debido a las inversiones realizadas por las empresas que los operan.

También es necesario resolver algunos problemas de calado (profundidad) en la zona comprendida entre el río Apa y Asunción, además de mejorar las condiciones de acceso a la carga boliviana en los puertos de transbordo.

3.21 Una alternativa para unirse al comercio del Cono Sur.

Ricardo Fernández, vicepresidente de Cadex, indicó que Puerto Busch unirá a todo el Cono Sur, además que no solo beneficiará a Santa Cruz, sino a todo el país. De llegarse a construir el proyecto, no causará perjuicio a los puertos chilenos, toda vez que no es un tema de reemplazarlos, sino de complementar.

Puerto Busch será una alternativa, lo que queremos es incrementar la capacidad de producción en Bolivia, porque en vez de tener una salida que genere un “cuello de botella” cuando hay situaciones adversas, podemos tener diferentes salidas, que promovería la producción.

Infraestructura a la medida de las necesidades. Se debe tener servicios para el transporte de contenedores, fertilizantes, graneles, líquidos y sólidos en lo que incluye el tema del Mutún (minerales) cámaras de frío, almacenes e infraestructura para combustibles.

Actualmente, las exportaciones bolivianas tienen desventaja con respecto a los países vecinos, los costos logísticos más altos que deben pagar, eso es real y concreto; el sector exportador tiene ese problema a consecuencia de la deficiente logística.

Es claro que los modos de transporte más eficientes son el fluvial y el marítimo, esto hablando de volúmenes y costos.

La infraestructura necesaria que debe incorporarse en ese puerto debe ser previendo todas las necesidades actuales y futuras de los sectores exportadores

3.22 Puerto Busch, vital para el desarrollo boliviano: Suárez Mario – Riglos Geólogo y ex asesor de gerencia de explotación de YPFB

La ausencia de políticas y visión para la zona oriental del país, han impedido su desarrollo pleno. Si nos remontamos a la historia, el año 54 recién se termina un camino carretero que conecta Cochabamba - Santa Cruz como principal proveedor de alimentos cubriendo una demanda alrededor del 70 % del consumo en Bolivia, en la actualidad.

Pero, ¿Cuán importante es desarrollar Puertos Busch para Santa Cruz y Bolivia? Inmensa, ya que su consolidación se constituye para la región, así se continúen usando los puertos de Arica (Chile) o Ilo (Perú). Si bien el proyecto requiere una gran inversión para la construcción de un ferrocarril desde Motacucito y un buen embarcadero; con ello se tendría salida al Atlántico durante los 365 días al año para todo tipo de productos, lo que impulsaría el progreso de toda la región.

Como cruceños, desde siempre hemos anhelado la consolidación de Puerto Busch, pero también el surgimiento del Mutún, proyectos que son prácticamente interdependientes.

A principios del siglo XX, ya se tenía conciencia de la riqueza del cerro, en consecuencia trataron de construir desde El Mutún algún camino que lo conecte con el río Paraguay, pero esta acción quedó solo en la iniciativa de algunos personeros políticos de gobiernos de turno y al final no fue considerado.

Como bolivianos, tenemos que darle el impulso a la región sudeste como bastión del país, realmente lo necesita y se lo merece. Además, el desarrollo de Puerto Busch y El Mutún, darían una gran propulsión a la economía boliviana.

Asimismo, de haberse consolidado la industria del acero, con los 40 mil millones de toneladas de hierro, más el manganeso habría otras fuentes de trabajo y progreso, ya tuviéramos nuestra acería desarrollada y se hubiera generado una serie de sub industrias alrededor de esta industria matriz, lo cual en todo el mundo es básica.

Necesariamente, El Mutún tiene que tener a Puerto Busch como su puerto natural y estratégico para sacar sus reservas, ya sea de forma mineral o metálica. Los frutos se sentirían a corto plazo mediante la exportación y generación de divisas²².

3.23 Ley 1243 Desarrollo Integral de Puerto Busch: 12/oct/2019, Gaceta Oficial

La presente Ley por objeto establecer el marco normativo para promover inversiones, industria y comercio en Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch, en el marco de lo dispuesto la Constitución Política del Estado, Art. 262.

La presente Ley, comprende la realización de actividades industriales, comerciales e inversiones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que promuevan directa o indirectamente Puerto Busch, puertos en funcionamiento y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch.

4 Diseño de la Investigación (Tipo, Métodos y Técnicas)

La presente investigación metodológica, se realizará en el marco del análisis de los hechos, bajo los siguientes lineamientos:

4.1 Investigación empírica.-

La investigación se realizará analítica e históricamente tomando en cuenta los momentos donde el Estado participo buscando alternativas viables para la exportación e importación de mercancías por la Hidrovía

4.2 Investigación Aplicada

Por su propósito, es una investigación aplicada porque contribuirá con

²² https://eldia.com.bo/index.php?c=Portada&articulo=Puerto-Busch:-Solucion-para-las-exportaciones&cat=1&pla=3&id_articulo=234807

implementación de una propuesta para la consolidación de una infraestructura portuaria, con vías de acceso y navegación para transporte de mercancías de exportación e importación por la Hidrovía que aportara al desarrollo de Bolivia.

4.3 Técnicas de investigación

Evaluación y análisis documental, normas internacionales, normas nacionales referentes al comercio y la navegación fluvial.

4.4 Información secundaria:

- Acceso a fuentes primarias - Análisis comparado.
- Elaboración de propuesta en base a categorías y variables identificadas.

4.5 Fuentes

- Entrevista a funcionarios afines a esta actividad y a expertos en esta temática.

CAPITULO III

ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS DE PUERTO BUSCH Y DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANA

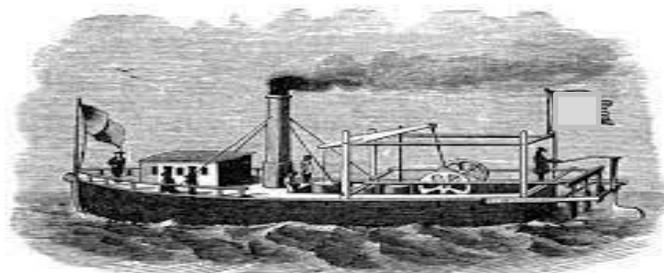
*“UN PUEBLO SIN HISTORIA NO PUEDE
COMPRENDER EL PRESENTE NI
CONSTRUIR EL PORVENIR”
(Hemut Kohl)*

1. Antecedentes

1.1. Hitos históricos Puerto BUSCH ²³

En **1860**, el prefecto de Santa Cruz, Mariano Reyes Cardona, propuso la construcción de un ferrocarril que una Santa Cruz de la Sierra con el río Paraguay y desde allí, en **“el vapor de Chiquitos”**, salir al Atlántico. Figura 13

FIGURA 13
VAPOR CHIQUITOS



Fuente; Correo Barco De Vapor; Fotos e Imágenes de stock - Alamy

Años después, Miguel Suárez Arana²⁴ propuso la construcción **de un camino hacia el río Paraguay a la altura de la bahía de Cáceres, donde fundó Puerto Suárez** en 1875 y diez años después 1885 su hijo Cristián, fundaba Puerto Pacheco; el año 1907, fue anexado por fuerzas paraguayas y recuperado por Bolivia el año 1915, que sería el detonante para la guerra del Chaco entre 1932 y 1935, a cuya conclusión queda bajo

²³ Ministerio de Gobierno Estado Plurinacional de Bolivia; 2018; integración de Bolivia al océano atlántico a través de Puerto Busch y la hidrovía Paraguay - Paraná

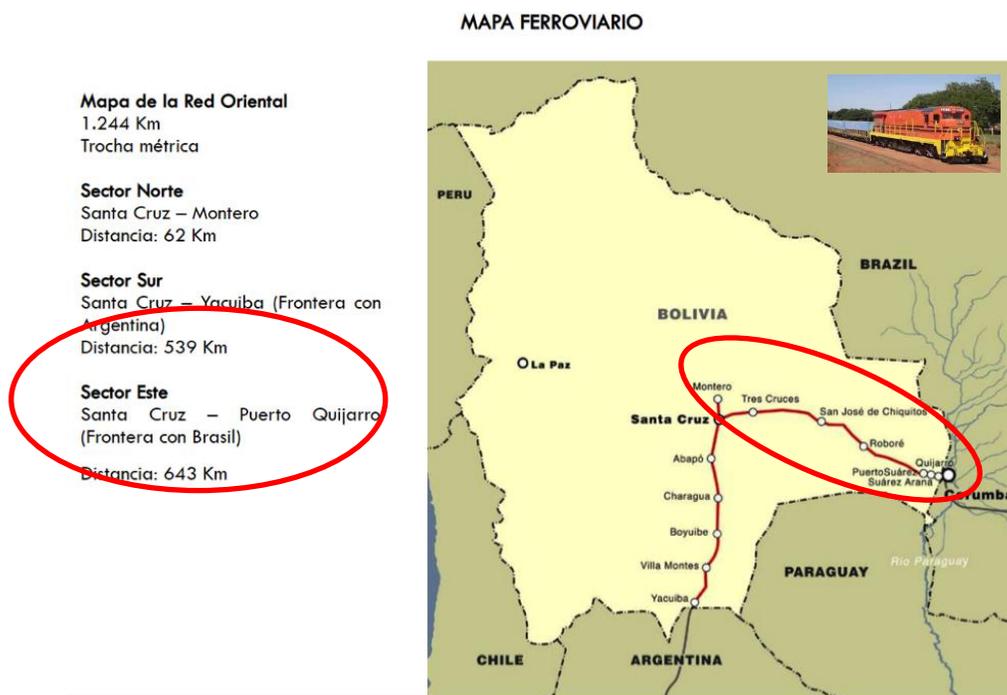
²⁴ Miguel Suárez Arana fue un explorador y empresario boliviano, fundador de la ciudad de Puerto Suárez, capital de la provincia Germán Busch en el departamento de Santa Cruz

soberanía paraguaya y renombrada como Bahía Negra.

El Memorándum de 1904²⁵ muestra al país la necesidad de un ferrocarril oriental y las ventajas económicas, sociales, políticas y geopolíticas de vincular al occidente con el oriente y desde aquí con el mundo por el océano Atlántico.

Será el Presidente de la República, **Germán Busch**, quien firma tratados con Brasil y Argentina para la construcción de los ferrocarriles y retomar el proyecto de la salida al mar por el río Paraguay. (**Figura 14**)

FIGURA 14
CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES



La derrota en la Guerra del Chaco redujo nuestro acceso al río Paraguay y al corredor fluvial Dionisio Foianini, **esa pérdida territorial nos desafió a pensar** en nuevas alternativas para una salida al mar Atlántico por el oriente.

²⁵ Cadena Patricia;2017, Memorándum de 1904; intentos cruceños, iniciados en 1860, para consolidar una salida al mar a través del río Paraguay. Fuente: Al mar por oriente: un proyecto cruceño - EJU.TV; eldeber.com.bo, por

La fundación de **Puerto Busch (1952)** es el hito más importante de la mirada de Bolivia al sudeste. Cabe destacar a Joaquín Aguirre, que desde 1978 optó por cumplir el sueño de sus ancestros y **en 1988 Puerto Aguirre es una realidad.**

En Puerto Busch la Armada Boliviana el año 1970 sienta soberanía, con el asentamiento de un pontón de hierro que fue donado por la Republica de Argentina, viabilizado por la misión Naval Argentina en Bolivia, siendo Comandante General de la entonces Fuerza Naval Boliviana el Almirante Alberto Albarracín Crespo, coadyuvaron esta operación el Cap. Frag. Santiago Maesse Roca , el Cap. De Corb. Rene Saavedra y el Cap. de Nav. Valente de la Armada Argentina; siendo el Sub Oficial Manuel Gandarillas y Cinco Marineros los pioneros de esta Capitanía de puerto Menor German BUSCH; el pontón hasta la fecha presta servicios como Capitanía de Puerto Busch., habiéndose el año 2019 implementándose una nueva infraestructura, que otorga mejores condiciones de Habitabilidad al contingente Naval destinado en este alejado Girón Patrio²⁶.

El 31 de diciembre de 2018, se firma el Acta de Compromiso de Alianza Estratégica para Desarrollo de Puerto Busch “Bolivia hacia el Océano Atlántico” entre el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia y los Empresarios Privados del Estado Plurinacional de Bolivia que tiene por objeto establecer un compromiso para emprender acciones destinadas al desarrollo integral de Puerto Busch.

El 13 de marzo de 2019 se aprueba el Decreto Supremo No. 3826 que crea el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay – Paraná y regular su funcionamiento.

10/Oct/2019, se promulga la Ley N° 1243; “Desarrollo Integral Puerto Busch”

Como identificación de Puerto Busch, se hace referencia a las siguientes Características²⁷:

- Pontón flotante de la Armada Boliviana en el Río Paraguay, el cual se denomina “Pontón y Capitanía de Puerto Busch”
- Remanentes de la antigua terminal de carga de COMIBOL sobre el Río Paraguay

²⁶ Bustos Martínez, 2009; Tesis Reintegración Marítima en el Marco del Derecho del Mar.

²⁷ Angulo 2004 a, b; García- Agreda 2004

- Diferentes puntos a lo largo de la orilla boliviana del Río Paraguay en el Triángulo Dionisio Foianini (ex Man Césped).
- Terminal portuaria de la COMIBOL

2. Fundación y ubicación Puerto Busch

2.1 Fundación

Puerto Busch Fue fundado el 12 de noviembre de 1952, por el Oficial de Ejército boliviano, Manuel Aguirre Quiroga, descendiente del ilustre escritor Nataniel Aguirre Gonzales Prada. Aguirre, quien se había especializado en ingeniería y topografía militar, **recuperó este territorio para Bolivia**, de parte de extranjeros de los países colindantes, los cuales ya tenían asentamientos en el lugar. (VER ANEXO “E”) Mandó a construir algunas cabañas en la orilla del río para establecer oficialmente la soberanía de Bolivia, realizó levantamientos topográficos correspondientes y encabezó los trabajos para la elevación de tierra que permitiera establecer un puerto.

2.2 Ubicación

**FIGURAS 15 Y 16
UBICACIÓN PUERTO BUSCH**



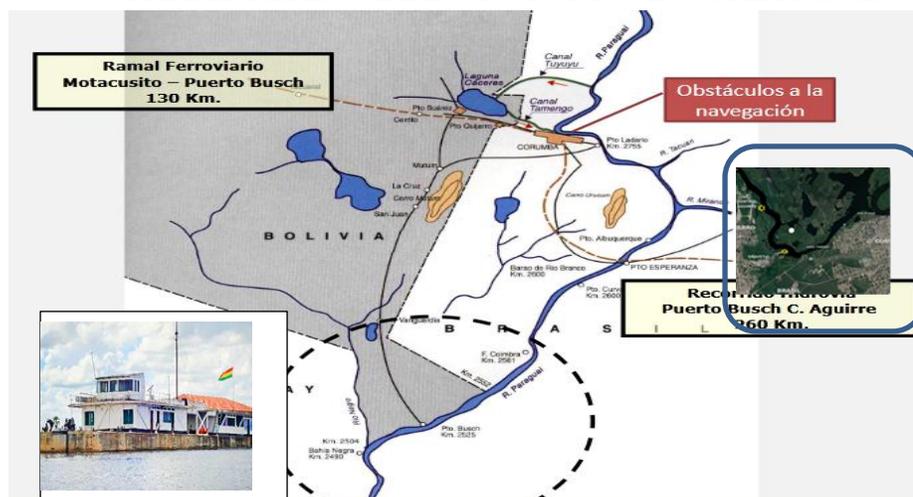
Puerto Busch se sitúa en el *Triángulo Dionisio Foianini*,²⁸ junto al río Paraguay, zona adjudicada a Bolivia por Tratado de Petrópolis firmado con Brasil el 17/ nov/1903,

está ubicado en la provincia Germán Busch del departamento de Santa Cruz, próximo al Mutún, con 48 km soberanos sobre la Hidrovía Paraguay Paraná.

Desde esta ribera soberana, la producción boliviana podría ser exportada sin depender de un puerto de reembarque en otro país (Como Puerto Carmelo Peralta, Paraguay) que eleve los costos y afecte la competitividad del sector exportador.

Su origen tiene que ver con el presidente Germán Busch y su ministro de Minas y petróleo, Dionisio Foianini, que en 1937, firmaron del Tratado de Paz con Paraguay, defendiendo con firmeza el acceso soberano al río Paraguay, para así llegar de forma directa al Océano Atlántico, gran alternativa al Pacífico, su tráfico fluvial no depende de cruzar por otros países, como sucede con puerto Jennifer, Puerto Aguirre, Puertos Gravetal y Quijarro, ya que las embarcaciones que parten desde estos enclaves deben atravesar Brasil por el Canal Tamengo, para llegar al río Paraguay. Fig. 17

FIGURA 17
RAMAL FERROVIARIO Y OBSTACULOS A LA NAVEGACION



Puerto BUSCH, consiste en contar con un puerto, **donde sus aguas sean navegables durante todo el año**, que sea soberano e íntegramente administrado por bolivianos y que a su vez permita conectarse con los principales mercados del mundo a través del Atlántico se calcula 2 a 3 millones de toneladas podrían ser transportadas por el río Paraguay; una vez teniendo Puerto Busch se podría mover mucha más carga.²⁹

²⁹ Fuente: eldeber.com.bo

En 2019 fue promulgada la Ley para el Desarrollo Integral de Puerto Busch, por el presidente Evo Morales con el objetivo de promover inversiones en industria y el comercio de este puerto como un complejo de desarrollo estratégico.

En 2020 el proyecto de Puerto Busch fue declarado política de Estado por el gobierno de Janine Añez.

3. Características Puerto Busch

Es un puerto militar de Bolivia, situado en el extremo Este del país, en la provincia Germán Busch del departamento de Santa Cruz. Toma el nombre del General Germán Busch, quien peleó en la Guerra del Chaco, Bolivia – Paraguay, se encuentra dentro del parque nacional Otuquis, creado el año 1997 mediante D.S. N.º 24762.

La mayor parte del terreno es pantanoso y está apenas poblado por nativos de las tribus Chiquitano y Ayoreo, es una zona estratégica para el acceso al Océano Atlántico a través del río Paraguay, con reducida población y efectivos de la Armada Boliviana.

Existen proyectos de construcción de su puerto, que será el más grande y moderno del país, por el cual Bolivia exportará productos de la región oriental hacia el exterior, principalmente hierro (desde el yacimiento del Mutún) y soya.

Se puede acceder a Puerto Busch por una carretera de 140 km que la conecta con Puerto Suárez, se planea construir también una línea de ferrocarril.

La mayor diferencia de Puerto Busch con los otros puertos bolivianos es que se encuentra directamente junto al río Paraguay, su tráfico fluvial no está sujeto a interferir con otros países.

Las embarcaciones que salen de los **otros puertos deben atravesar territorio del Brasil** por el Canal Tamengo, para poder llegar al río Paraguay.

4. Evolución Histórica de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Lo que hoy conocemos como la Hidrovía ha sido desde la época de la colonia, una vital vía de penetración, hacia el interior de nuestro continente, interconectando territorios situados a más de tres mil kilómetros del mar y con dificultades casi insalvables para su

desarrollo, a través de un sistema fluvial integrado por los ríos Paraguay Paraná, fueron los únicos accesos de toda la región centro-sur del continente y jugaron un papel importante en la población de la región.

La utilización de esta vía navegable sufrió sin embargo, la concurrencia del transporte por ferrocarril y más tarde por las carreteras, que fueron construidas paralelamente a estos ríos o haciendo la conexión directa a los puertos del Atlántico.

La Hidrovía es un proyecto que busca utilizar el agua como vía de transporte. incluye el río Paraguay desde Puerto Cáceres (en Brasil) hasta su desembocadura en el río Paraná. Desde el río Paraná continúa hasta su desembocadura frente al puerto uruguayo de Nueva Palmira. Recorre territorios de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay.

Los ríos que componen la hidrovía fueron usados desde la época indígena. Mediante la utilización de canoas los indios recorrían grandes distancias. En la época colonial, los españoles emprendieron la conquista utilizando los ríos Paraná y Paraguay para trasladarse utilizando carabelas.

Actualmente en el área de influencia de la Hidrovía viven más de treinta millones de personas y en su trayecto, de concretarse totalmente el proyecto, se podrían comunicar 64 puertos interiores de cinco países. Vista general del puerto de Asunción, Paraguay El territorio de la Hidrovía se extiende por las provincias del litoral argentino, los estados brasileños de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul, parte de Bolivia, casi todo el Paraguay y el litoral oeste de Uruguay. Puerto de la ciudad de Rosario, Argentina.

En 1989 los gobiernos de los países de la Cuenca del Plata crearon un Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) para estimular el transporte fluvial. El objetivo principal de este comité era garantizar la navegación diurna y nocturna de convoyes - formados por barcasas y un remolcador de empuje- durante todo el año, de modo de permitir el transporte de los productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible.

5. Características de la Hidrovía Paraná Paraguay (HPP) ³⁰

La **Hidrovía Paraná Paraguay** tiene una extensión de 3.442 Km navegables, más 250 Km hasta el ingreso marítimo y se extiende desde Puerto Cáceres (Mato Grosso-Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), está conformada por el Río Paraguay, el Canal Tamengo, el Río Paraná y sus afluentes.

5.1 Longitud de la HPP

Sector Argentina:	1.240 Km
Sector Brasil :	890 Km
Sector Paraguay:	557 Km
Sector Paraguay – Argentina:	375 Km
Sector Brasil – Paraguay:	332 Km
Bolivia – Brasil:	48 Km
Total	3.442 Km

La Hidrovía se divide en 5 etapas:

- i) desde Cáceres a Corumbá/Puerto Aguirre
(Puerto Aguirre es donde asoma Bolivia al Río Paraguay)
- ii) desde Puerto Aguirre al Río Apa, que es el límite entre Brasil y Paraguay
- iii) desde el Río Apa hasta Asunción
- iv) desde Asunción hasta Santa Fe.
- v) finalmente de Santa Fe a Nueva Palmira y luego el Río de la Plata.

5.2 Tramos de la HPP. (Anexo “C”)

Tramo Puerto Cáceres – Corumba	672 KM
Tramo CORUMBA – Río APA	603 KM
Tramo Río APA – Asunción	537 KM
Tramo Asunción – Santa Fe	1.040 KM
Tramo Santa Fe - Nueva Palmira Buenos Aires	590 KM

³⁰ Fuente: Política exterior en materia de cursos de agua internacionales, 2000.

Longitud Total de la Hidrovía 3.442 KM

Año 2022, por la HPP transitan alrededor de 2000 embarcaciones, 419 con pabellón boliviano, 28 Remolcadores con 389 Barcazas y un Yate de propiedad del señor Joaquín Aguirre, el resto son de empresas extranjeras, con representantes en Bolivia.

5.3 Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná

Este Eje de Integración ha sido definido con un área de influencia que incorpora territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, todos ellos vinculados de manera directa a los ríos Paraguay, Paraná, Tieté y Uruguay.

El área de influencia destacada incorpora gran parte de la cuenca de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Tieté, los tres primeros tienen una clara orientación norte-sur y forman parte de las fronteras entre Brasil - Bolivia, Brasil - Paraguay, Paraguay - Argentina, Argentina - Brasil y Uruguay - Argentina. Mientras el río Tieté, que se desarrolla en el Estado de San Pablo de Brasil, tiene una orientación este-oeste y desemboca en el lago formado por la represa Jupí y el río Paraná. (Figura 18)

FIGURA 18
EJE DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ



El área de influencia del Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná es intersectada por distintos corredores transversales (viales y ferroviarios) que la vinculan con los Ejes Interoceánico Central, de Capricornio y MERCOSUR-Chile.

Las principales exportaciones son poroto de soja, petróleo crudo, minerales de hierro, tortas y harinas de semillas oleaginosas y concentrados de hierro. Estos productos dan cuenta del 28% de las exportaciones totales de los países del EID y el 87% de las mismas se despachan por vía marítima y fluvial. La región cuenta con grandes cantidades de recursos de minerales de hierro (las minas de Urucúm y Mutún cercanas al pantanal entre Bolivia y Brasil) y dispone de importantes excedentes de energía hidroeléctrica (aquí están ubicadas las mayores represas hidroeléctricas de Suramérica) y de gas natural y capacidades para la producción agropecuaria, agroindustrial e industrial.

El Eje representa un mercado de más de 73,2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 3,8 millones de km², con un PIB de aproximadamente US\$419.341,1 millones (concentrados en un 93,4% entre el aporte de las áreas de influencia de Argentina y Brasil).

6. Principales Mercaderías que se Transportan por la HPP³¹:

- Granos 31,5 %
- Cereales 18,2 %
- Madera 17,7 %
- Cargas pesadas 12,3 %
- Fertilizantes 9,4 %
- Combustibles líquidos 6,7 %
- Combustibles gaseosos 4,2 %

Los granos, la soja y el trigo son los principales commodities y salen el primero de los puertos argentinos y la soja de puertos brasileños, bolivianos y paraguayos.

³¹ Ministerio de Comercio Exterior de Argentina; 2018; Transporte Mercaderías HPP.

En cuanto a carga pesada, ésta básicamente está constituida por minerales de hierro, y manganeso que va desde Corumbá a Barranqueras, San Nicolas, Villa Constitución y Nueva Palmira.

Los combustibles líquidos que se trasportan son petróleo crudo y derivados destinados a Argentina, Paraguay y Bolivia.

Los sistemas de transporte que actualmente portan las exportaciones de granos al mercado internacional, están compuestos de barcazas y remolcadores que se caracterizan por tener gran capacidad para el transporte de carga masiva y varían entre 12.000 y 18.000 toneladas en un solo convoy.

En conjunto estos productos, en su mayoría materias primas, representan el 90% del flujo total de mercaderías, en tanto que el 10% restante productos manufacturados.

7. Canal Tamengo

FIGURAS 19 Y 20



El Canal Tamengo es la ruta por la cual actualmente se transportan los productos de exportación de puertos Jenefer , Gravetal y Central Aguirre.

8. Navegabilidad de la HPP³²

La navegabilidad de la HPP se la puede dividir en 4 tramos:

8.1 Desde puerto Cáceres hasta Puerto Aguirre en Bolivia y Corumbá en Brasil

Es la Zona donde atraviesa el gran pantanal, zona de reserva ecológica Mundial, se debe dragar o hacer canalizaciones. Se dificulta por los eventuales problemas ecológicos que esas obras podrían traer sobre el Pantanal. Sin embargo, para hacerlo navegable para barcas de mayor magnitud y sin afectar al medio ambiente se debe dragar entre 4 a 6 pies más, ello es factible por las características del canal.

8.2 Desde Corumbá a Asunción.

Es una zona rocosa que no basta con dragar, sino que hay que dinamitar el fondo para alcanzar los 12 pies de profundidad. El calado es igual al anterior, 6 o 7 pies, sin embargo este tramo cuenta con señalización pudiéndose navegar las 24 horas del día.

8.3 De Asunción a Paraná - Santa Fe:

Es navegable ya que la mayor parte del año tiene 10 pies, la dificultad de este tramo para volverlo más navegable radica en que necesita un calado entre 12 a 15 pies, por lo que además de limpiarlo frecuentemente hay que incluir señalización. La ventaja es que las limpiezas del lecho se hacen rápidamente y se logran los 12 pies de calado. En este tramo, el lecho es inestable, desigual, angosto, tiene 6 pies de calado, lo que dificulta la navegabilidad de las barcas grandes.

El canal tiene 100 metros de ancho, con 1,50 metros de profundidad, lo que hace que un dragado no muy profundo no afecte al medio ambiente (CDAEM, 1999).

8.4 Desde el Océano hasta Puerto Gral. San Martín.

La HPP es navegable a 32 pies y desde esa zona hasta el Puerto de Santa Fe a 22 pies. Desde allí hasta Corumbá como se menciona anteriormente, es navegable por barcas con un calado que en determinadas épocas del año es de 6 y 8 pies, por lo que en estas épocas es aconsejable dragar. El tráfico actual es casi exclusivamente descendiente y

³² Capra Katherina;2017; La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacifico

se halla concentrado en Corumbá y Río de la Plata, bajo la forma de convoyes que transportan granos y minerales.

La duración del trayecto Corumbá-Río de la Plata –Corumbá (alrededor de 5.500 Km) es de aproximadamente 36 días con las condiciones actuales de la HPP, y con el mantenimiento rutinario de la Hidrovía se estima que puede reducirse a 16 días.

A pesar de que los países que conforman el CIH, acordaron que la mejor navegabilidad de la HPP sea una prioridad, como se menciona anteriormente, la HPP presenta deficiencias en su trayecto. Las razones por las cuales los países no han efectivizado su interés en la mayor fluidez de la HPP, radica en que un solo país – Paraguay- tiene el 75% de los problemas de navegabilidad en su territorio por lo que otros países deberían financiar a Paraguay con gastos incurridos en mantenimiento de la HPP y que en Brasil sigue en discusión la realización del drenaje en Corumbá, por lo efectos que puede tener el mismo en el medio ambiente.

9. Obstáculos a la Navegación³³

La boca de entrada de agua potable de Corumbá causa una pérdida de tiempo y dinero, puesto que las embarcaciones fluviales tienen que ser apartadas, una posibilidad para solucionar este problema sería la construcción de un breve canal de paso: se dice que los brasileros están obstaculizando el desarrollo portuario en Bolivia por lo que es necesario negociación a nivel superior con los brasileros, ya que Puerto Suárez en un futuro necesitará una bocatoma en el Río Paraguay. Otro obstáculo entre el canal Tamengo y Puerto Busch, en el puente de ferrocarril las embarcaciones fluviales tienen que ser desatadas cuando hay crecidas del río; Otro obstáculo es una curva angosta y cerrada justo río arriba de Coimbra.

El nivel de agua en la Laguna Cáceres y el canal Tamengo ha bajado considerablemente en el transcurso de los años. El nivel parcialmente está regulado por el agua que fluye desde Bañados del Otuquis y del Río Pimiento, ambos lugares dentro del Parque Nacional Otuquis; aparentemente la construcción de la carretera Puerto Suárez – Santa Cruz ya ha obstruido parte del curso. La conservación del humedal y la

33 Capra Katherina ; 2017; La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacifico

navegabilidad de la Laguna Cáceres y del canal obviamente se encuentran vinculadas, de manera que es de interés de las autoridades portuarias que se conserven los procesos clave dentro del pantano. Otro factor principal que influye es la sedimentación de un brazo del Río Paraguay en territorio brasilero, que alimenta la Laguna Cáceres a través de los canales Tuyuyú y Sicurí, la apertura del brazo restablecería el proceso clave del humedal (inundación cuando hay condiciones de crecidas en el Río Paraguay) y solucionaría parte del problema, siendo necesario un esfuerzo coordinado con Brasil.

10. Normativa Legal

Ley N° 2542 de 4 de noviembre de 2003: (Hormando Vaca Diez, Presidente Interino de la República) (Anexo"E")

Declárase de Prioridad Nacional, la construcción de un puerto de exportación denominado "PUERTO BUSCH" en el Departamento de Santa Cruz, como vía alternativa de exportación de la producción nacional.

Así mismo, se autorizó al Poder Ejecutivo realizar las gestiones de financiamiento, formulación y ejecución del proyecto vial que conectaría el tramo Motacucito - Puerto Busch como medio de vinculación.

Decreto Supremo. N° 27335 del 31 de enero de 2004.

El Presidente Constitucional de la República Carlos Meza Guisbert, instruyó a los ministerios de Defensa Nacional, de Desarrollo Económico y de Servicios y Obras Públicas el proyecto de construcción de una vía férrea y/o carretera a Puerto Busch, con el liderazgo y participación de las Fuerzas Armadas, permitiendo la participación del sector privado nacional.

Resolución Suprema de Presidencia N° 222310 5/marzo/2004

Se resolvió que el Ministerio de Hacienda autorice la aprobación preliminar de la propuesta del proyecto de iniciativa privada de la Sociedad Ferroportuaria Boliviana sobre la construcción y explotación del ramal ferroviario Motacucito-Mutún-Puerto Busch, incluyendo la construcción de un puerto fluvial con rango de puerto mayor en Dionisio Foianini, sobre el Río Paraguay.

Ley General de Transporte N° 165, de 16 de agosto del 2011, Artículo 290: (Presidente Evo Morales Ayma) La Dirección General de Transporte, dispone que el

Estado Plurinacional de Bolivia priorizará la Hidrovía Paraguay - Paraná (HPP), como alternativa de salida al mar y facilitadora del comercio exterior en la Cuenca del Plata y países del Atlántico.

Decreto Supremo N° 3826, 13 de marzo de 2019:

Crea el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná y regular su funcionamiento, se denomina CEAPB - HPP, como instancia de análisis, evaluación y elaboración de proyectos, propuestas y políticas públicas para el aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná, en el marco de la Alianza Estratégica para el Desarrollo de Puerto Busch “Bolivia hacia el Océano Atlántico”.

Ley de Desarrollo Integral de Puerto Busch N° 1243, de 10/Octubre/2019:

Establece el marco normativo para promover inversiones, industria y comercio en **Puerto Busch** y otros nuevos puertos en la provincia Germán **Busch**, en el marco del artículo 262 de la Nueva Constitución Política del Estado. (Anexo “H”)

Decreto Supremo N° 4674 de 23/Feb/22; Tiene por objeto cambiar de la cartera de Gobierno que presidía el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay – Paraná a la Cartera de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. (Anexo”I”)

11. Acuerdo Transporte Fluvial por Hidrovía Paraguay- Paraná “Puerto Cáceres- Nueva Palmira”

Uno de los acuerdos más trascendental suscrito por los países miembros del tratado de la Cuenca del Plata, es el relacionado al TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA; esta firma se llevó a cabo en la localidad de las Leñas (Argentina), el 26 de junio de 1992, acto al que asistieron los 5 mandatarios del Tratado.

El objetivo y alcance principal del Acuerdo, es “facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en la Hidrovía, mediante el establecimiento de un marco normativo común, que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar”. “Las disposiciones del Acuerdo, son aplicables a la navegación, comercio y transporte de bienes y personas que comprenden utilización de la Hidrovía”.

12. Convenios con Países Signatarios

12.1 Tratados Multinacionales

La noción de la Cuenca Hidrográfica Internacional, puede definirse como una Zona en las que todas las corrientes de agua se alimentan de una vertiente en común, y fluyen por una o más vías al mar, a condición de que todas esta agua estén unidas en un mismo sistema Hidrológico. Es evidente que ante los conceptos que se señalan y los objetivos propuestos en el Tratado de 1969, firmado en Brasilia, estamos en el común ideal de integración en materia de navegación y transporte, al que solo tendría que encontrarse la forma jurídica para su implementación.

Entre los Tratados multinacionales podemos citar los siguientes:

- Tratado de Navegación Comercial Internacional (Montevideo 1940).
- Tratado de la Cuenca del Plata **de 23 de abril de 1969**, Firmado en Brasilia entre, entre las repúblicas, de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, inician un esfuerzo en común para la marcha incesante de acciones multinacionales encaminadas a lograr el desarrollo económico y equilibrado en la región, aprovechando de la mejor forma posible los recursos de la Cuenca

12.2 Tratados Binacionales

Los Tratados bilaterales con los países que conforman la Hidrovía son los siguientes:

Bolivia-Argentina: Tratado de Amistad, Comercio y Navegación Firmado el 9 de julio de 1968, por el cual se conceden, dentro del límite de sus respectivos territorios, la libre navegación de la Cuenca del Plata y de sus afluentes, se otorgan además el tratamiento nacional para sus partes mercantes como la guerra.

Bolivia-Brasil: Tratado de Amistad, Comercio Navegación y Límites y Extradición suscritos el 27 de marzo de 1967, resolvieron declarar que las aguas de sus ríos navegables son libres para la navegación comercial de los buques de sus banderas, reservándose el cabotaje a los nacionales de sus respectivos Estados.

En noviembre de 1903 Brasil otorga a Bolivia el litoral sobre el rio Paraguay en una extensión de 48 kilómetros.

El Tratado entre ambos países sobre la navegación fluvial, data del 12 de agosto de 1910 en el que además de ratificar el anterior, establece en declarar exento de cualquier impuesto nacional, estatal y municipal, el tránsito de personas, equipajes y mercaderías.

En el artículo 3 del Tratado y en virtud del mismo principio se considera libre para las embarcaciones bolivianas y brasileñas, la navegación de los ríos, lagos y canales reconocidos como comunes mediante el Tratado de 1903. **Bolivia-Uruguay: Convención de Cabotaje**, rige entre estos Estados la del 27 de abril de 1917. Por dicho acuerdo ambos países se conceden en los ríos y puertos de su jurisdicción el comercio de cabotaje y se otorgan las mismas franquicias y facilidades aduaneras, de puertos faros y muelles. **Bolivia-Paraguay: Depósito Franco y almacenamiento para carga de Bolivia.**

Para carga en tránsito, asignado por el gobierno de la República del Paraguay el año 1991 en el Puerto de Villeta, la para efectos aduaneros, portuarios y dentro del depósito será considerada de régimen libre sin cargo alguno por el plazo de 90 días.

12.3 Concesiones Portuarias³⁴ (fig. 21)

Puerto de Rosario

En 1969 se le concede a Bolivia el uso de este puerto y se le otorga un área libre de 54.667 m² con derecho a explotar una Zona Franca en dicho lugar, donde Bolivia puede asignar sus propios agentes aduaneros para despachar el comercio en tránsito (Orias, 2000). Sin embargo este puerto ha sido poco utilizado y Bolivia no ha trabajado en el mantenimiento, equipamiento y operación de los muelles que son de competencia del mismo, como lo estipula el Convenio con la Argentina. En la actualidad, en este punto las mercaderías bolivianas en tránsito son transferidas de o para los vagones del ferrocarril que se conecta con Santa Cruz.

Puerto Casado y Villeta

En el Tratado de Paz de 1938 entre Bolivia y Paraguay se establece que el último garantiza el libre tránsito del mismo por su territorio y especialmente en las zonas de Puerto Casado, con el derecho para Bolivia de instalar sus agencias aduaneras y construir depósitos y almacenes en la zona de dicho puerto, asimismo Paraguay ha otorgado en el

³⁴ Orias; 2000; Concesiones Portuarias.

Puerto Villeta –a 37 Kms de Asunción- un depósito franco y área de almacenamiento para la carga boliviana en tránsito.

Puerto Montevideo

Bolivia tiene acceso a la utilización de zonas francas de Nueva Palmira Colonia y otras que pudieran establecerse en el territorio uruguayo, para el tráfico, almacenamiento, manipulación y fraccionamiento de las mercancías y materias de origen boliviano con destino a Uruguay así como el libre uso de un depósito en el Puerto de Montevideo.

FIGURA 21
CONCESIONES PORTUARIAS



12.4 Puertos Bolivianos

La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacífico³⁵

Bolivia en el **tramo** del Río Paraguay cuenta con los siguientes puertos propios:

- a) Central Aguirre, en el canal Tamengo a 2 Kms. de Puerto Quijarro.
- b) Puerto Tamengo o Gravetal.
- c) Puerto Busch, en el corredor Man Céspedes, Triangulo Foianini.
- d) Puerto Suárez, en la laguna Cáceres, abandonado por anegamiento.

Los puertos Central Aguirre y Gravetal en el canal de Tamengo son puertos menores con poca capacidad de manejo de carga, debido a que los niveles de tráfico desde Bolivia son muy bajos. El primero opera con mercados internacionales despachando principalmente grano de soya, en cambio Gravetal despacha grasas vegetales al mercado colombiano. A pesar de contar con poco tráfico, actualmente son los puertos más usados y en mejor estado de infraestructura si se los compara con los otros dos.

Puerto Busch, ubicado en el corredor Man Céspedes de 50 km de litoral fluvial, y a 250 km más próximo a los mercados de la Cuenca del Plata y Ultramar con relación a los Puertos en el Canal Tamengo, actualmente no cuenta con un mantenimiento adecuado, sin embargo el acceso a este puerto ya ha sido estudiado con anterioridad y cuenta con diseño final. Este puerto se considera la mejor alternativa de Bolivia con salida al océano Atlántico, pero no es utilizado, por la dificultad en su acceso.

El canal Tamengo es un curso secundario de 10.5 Km de longitud, de los cuáles 4 km son brasileños y el restante 6.5 Km los comparte Bolivia con Brasil. De los 10.5 km del canal, 8.5 km han sido dragados a una profundidad media de 1 metro, desde la terminal de Central Aguirre hasta la desembocadura del Tamengo sobre el Río Paraguay (Puerto Corumbá).

13. Puertos Sobre el Canal Tamengo

Gravetal Bolivia S.A. se fundó en 1993, en Santa Cruz de la Sierra, con una fuerte visión del desarrollo futuro en la región. Tiene dos puertos propios con infraestructura portuaria para el transporte, recepción y embarque de materia prima. Se encuentra en la

³⁵ Capra Katherina; 2017; La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacífico

zona de Puerto Quijarro, a orillas de Arroyo Concepción, sobre la frontera entre Bolivia y Brasil a 600 Km. al oriente de la ciudad de Santa Cruz.

Puerto Aguirre, responde a la iniciativa de Joaquín Aguirre Lavayén, empresario, diplomático, inventor y escritor boliviano, quien en 1988 inauguró Central Aguirre Portuaria S.A. empresa que en la actualidad es un complejo portuario y Zona Franca Comercial Industrial, asentada sobre 220 hectáreas que colindan con la frontera del Brasil. Es la primera terminal petrolera de Bolivia sobre aguas internacionales. Este puerto arrancó gracias al financiamiento del Banco Mundial, que concedió un préstamo de 1,2 millones de dólares el año 1987 y comenzó a operar puertos el año 2003.

Cuenta con plataformas de embarque y desembarque, terminales de carga, muelles, instalaciones para manejo de carga intermodal, productos a granel, embolsado, líquido (aceites comestibles e hidrocarburos) y toda carga general suelta o contenedorizada.

El Puerto goza de comunicación por varios caminos de acceso y más de seis kilómetros de desvíos ferroviarios. Las líneas férreas unen Santa Cruz (Bolivia) con Campo Grande, San Pablo, Santos, Paranagua (Brasil), vinculándose con puertos fluviales del Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina, y acceso directo al Océano Atlántico. Tienen acceso a los aeropuertos de Puerto Suárez (Bolivia) y Corumbá (Brasil), ambos a escasos 10 km. de Zona Franca Puerto Aguirre.

Puerto Jennefer, fue establecido con el objetivo de desarrollar el comercio exterior boliviano, tiene a aguas internacionales mediante el Canal Tamengo. Apunta a revolucionar el comercio exterior con fletes menores a los existentes en el mercado, entre 20 y 30% en comparación con el que ofrecen puertos chilenos. Se tienen programadas inversiones de hasta 60 millones de dólares para completar el puerto multipropósito. Es capital 100% privado. Las obras realizadas incluyen Silos, Tanques de Almacenamiento para Harina y Aceite Crudo. Se desarrolla sistemas de transporte y construcción de un muelle para cargas líquidas y sólidas.

14. Ventajas del Sistema Portuario Boliviano

En el caso de movilizar la carga desde la ciudad de La Paz hacia el Sistema Portuario boliviano, el tiempo de viaje hasta los puertos del Canal Tamengo incrementaría

a tres días. Pese a ese incremento de tiempo, el precio total seguiría siendo 25% menor en relación al precio de transportar carga por puertos que no son soberanos por el Pacífico. El sistema portuario boliviano desde sus inicios hasta la fecha no reporta pérdidas para el comercio internacional boliviano; al contrario, las ganancias e inversiones van creciendo. Mientras que, en los últimos cinco años, en los puertos del Pacífico, debido a las distintas interrupciones, las ganancias del país mermaron en 325 millones de dólares.

CAPITULO IV
ESCENARIO PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH:
ACCESO PERMANENTE; INFRAESTRUCTURA PORTUARIA E
IMPLEMENTACION FLOTA DE BARCASAS.

1. Consideraciones Generales.-

Se puede acceder a Puerto Busch por una carretera de 140 km de distancia que la conecta con Puerto Suárez, carretera que 40 Kms. hasta San Juan del Mutún, por su consistencia, no tiene mayores problemas de transitabilidad; los 100 kilómetros restantes ameritan, una considerable inversión para su construcción, ya que debido a su estructura inestable y pantanosa, se constituye en el gran desafío para contar con una carretera estable los 365 días del año y el consecuente desarrollo de Puerto BUSCH; cabe resaltar que el camino desde Santa Cruz a Puerto Suarez es asfaltado con una distancia de 640 kms, en un tiempo aproximado de 9 hrs; existen también proyectos de acceso vía terrestre de construcción una ferrovía.

En si el escenario o las condiciones necesarias para alcanzar el Desarrollo Integral de Puerto BUSCH y la construcción de un Mega Puerto, según el investigador han sido identificados por:

- Un Acceso Permanente
- Infraestructura Portuaria
- Implementación de una Flota de Barcazas

Puerto Busch, es un anhelo que data al menos desde 1904, con la propuesta de construir la terminal portuaria en este girón patrio, esta propuesta surgió cuando Bolivia perdió el acceso al océano Pacífico como consecuencia de la Guerra del Pacífico ante la República de Chile; actualmente existen proyectos, que con relativo entusiasmo son llevados adelante por autoridades políticas e interrumpidos debido a cambios de Gobierno; siendo una constante la insistencia del sector privado y de la población de la región, por lo que se requiere una mayor dinámica, para que a través de políticas públicas y de Estado llegue a concretarse el desarrollo de Integral de Puerto BUSCH.

El Gobierno recientemente gestión 2019, efectuó una inversión de Bs 20 MM en Puerto Busch, a través de la Empresa Siderúrgica Mutún (ESM), donde se instaló una pequeña infraestructura, haciendo posible con limitación, la exportación del hierro.

Sin embargo, el objetivo es la implementación de un Mega Puerto, con características, para satisfacer las necesidades de exportación e importación de las toda las mercancías, desde y hasta puertos de ultramar requeridas por el estado boliviano, siendo el actual presidente de la Confederación de empresarios Privados de Bolivia (CEPB), Ronald Costas, quien sostuvo que Construir un Mega Puerto en puerto BUSCH, puede durar de 3 a 5 años.

Por tanto, surge la imperiosa necesidad de emprender la pronta implementación portuaria siendo una inicial acción el de contar con un acceso permanente y seguro a Puerto BUSCH, para luego continuar una adecuada infraestructura portuaria y la correspondiente implementación de una flota de barcas para nuestra Marina Mercante, que transporte nuestras Mercancías.

2. Acceso Permanente³⁶

Existe tres modalidades propuestas, vía férrea, camino carretero y también un canal de navegación, cada una con sus particularidades en la parte técnica, medio ambiental y presupuestaria, la distancia a ser considerada es de 100 Kms. desde el Mutún altura de San Juan, hasta la ribera del río Paraguay en el triángulo Dionisio Foianini. (Ver figura 30) hasta alcanzar la Hidrovía Paraguay Paraná, donde el estado Boliviano cuenta con 48 kilómetros de costa soberana sobre esta hidrovía de carácter internacional que desemboca al Océano Atlántico, el investigador sostiene que este acceso sea consolidado, por cualquiera de las modalidades, siendo lo importante consolidar el acceso permanente, hasta puerto BUSCH, impulsando mediante insistencia de instituciones y de la población a nuestras autoridades, por lo que el autor en el capítulo que corresponde propone lineamientos para que se emitan Políticas Públicas y de Estado y se pueda concretar este

³⁶ Earth Institute at Columbia University, WWF Suiza, WWF Holanda, WWF Bolivia, Ramsar – WFF; 2015; Estudio Puerto Busch - Opciones para la ubicación de un puerto soberano de Bolivia en el Sistema Paraguay-Parana

anhelo Nacional, para este fin, la elección para la construcción del o de los mejores accesos corresponde a la decisión política del gobierno de turno que asuma este gran desafío en bien del Estado Boliviano; mediante figuras del 22 al 25, se presenta el ingreso a Puerto Busch, la primera y actual capitanía de puerto Busch.

FIGURA 22
INGRESO A PUERTO BUSCH



FIGURA 23
PONTÓN DE HIERRO, ARMADA BOLIVIANA DESDE 1970



FIGURA 24
NUEVA INFRAESTRUCTURA CAPITANÍA DE PUERTO BUSCH, DESDE 1919



FIGURA 25
PONTÓN DE HIERRO Y NUEVA INFRAESTRUCTURA DE CAPITANÍA
PUERTO BUSCH.



Siendo que al Polítologo le compete sugerir y asesorar con fundamentos sólidos la importancia y necesidad de la concreción de una propuesta, presentamos los siguientes elementos de convicción, sobre proyectos existentes: Vía férrea, Camino carretero y un canal de navegación, corresponde a la expresión política la decisión final.

Recientemente el 2 de Junio de 2019, el empresario Gabriel Dabdoub afirmó: Que el sector privado invertirá \$us 60 millones en infraestructura y equipamiento del muelle y que el Gobierno asumirá la construcción de las vías de acceso “Vamos a invertir; Puerto Busch es la alternativa para el comercio”³⁷.

³⁷ Rojas Fernando 2019, Add This Sharing Buttons Share to Facebook

La inversión en vías de accesos, sea por modo carretera o ferroviario, será asumida en un 100% por el Gobierno, sostuvieron autoridades de Gobierno en ocasión de promulgarse la ley 1243, en presencia del sector del empresariado privado³⁸.

Según el cálculo que sostiene Antonio Rocha³⁹, debería ejecutarse una inversión en infraestructura vial y férrea, que se requiere para los accesos a Puerto Bush, con un lapso de tiempo aproximado de al menos de 4 o 5 años.

La infraestructura férrea demora un poco más; siendo más costosa, esta inversión que se requiere en la zona alcanza a unos 700 millones de dólares.

Las inversiones en muelles, centros de almacenamiento y toda la infraestructura portuaria que requiere Puerto Busch⁴⁰ vendrán, pero es necesario que se construya el acceso a la dársena, según plantean empresarios bolivianos

2.1 La inversión estimada para la construcción de Puerto Busch

La anhelada terminal portuaria ubicada en el municipio de Puerto Suárez (Santa Cruz) que otorga al país una salida soberana a la Hidrovía que da acceso al océano Atlántico, supera los 1.000 millones de dólares. Una alianza público-privada, firmada, garantiza la implementación del proyecto hasta su culminación.

La empresa CLM (Corredor Logístico Multimodal), plantea, con un presupuesto 10 veces mayor, la construcción de puerto Busch, con acceso ferroviario, ciudadela industrial áreas de almacenamiento para minerales, granos, fertilizantes, combustibles entre otros, con una inversión de 10.000 millones de dólares.

2.2 Decisión de iniciar la construcción

Según el presidente de la Confederación de Empresarios Privados de Bolivia (CEPB), Ronald Nostas, la decisión de iniciar la construcción de Puerto Busch es un hecho histórico y un paso económico importante porque el país llevará adelante su

³⁸ Salvatierra Adriana; 2022; Entrevista con la presidenta del Senado

³⁹ Rocha Antonio Líder; despachantes de Aduana 2017; ciudad de Santa Cruz.

⁴⁰ <https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/14/11/218/,Empresario-piden-a-bolivia-construir-acceso-a-puerto-BUSCH/129769/html>.

comercio exterior a través de un puerto soberano, por lo que también tiene el desafío de incrementar su oferta exportable.

2.3 Inversión Sector Privado

Nostas informó que el sector privado está en condiciones de invertir hasta 400 millones de dólares en la construcción de la terminal portuaria y los accesos que ésta requiera, sin embargo, dijo que la inversión conjunta con el Gobierno nacional superará los 1.000 millones de dólares.

2.4 Firma de la alianza

El ministro de Obras Públicas, Milton Claros (2018), indicó que a partir de la firma de la alianza de compromiso corresponde empezar con el estudio a diseño final del puerto y de la carretera de acceso en función a la cantidad y tipo de carga que vaya a circular, aspecto que será definido con los empresarios; explicó también que los estudios tomarán un plazo de aproximadamente un año y que posteriormente se dará inicio a la construcción del proyecto.

El documento firmado entre el Gobierno y los empresarios establece que el “Gobierno asegura la implementación del proyecto hasta su culminación como una política de Estado” y que “los empresarios se comprometen a redireccionar la carga actual de comercio exterior que sale por otros puertos hacia Puerto Busch, para garantizar la sostenibilidad del mismo”⁴¹.

2.5 Propuesta Ferrovía Motacucito - San Juan del Mutun – Puerto Busch

La ubicación propuesta para la estructura portuaria de Puerto Busch y la ferrovía de acceso en la zona más profunda del pantano de Otuquis presenta un gran reto por las condicionantes geográficas de toda el área.

Primer tramo del trazado: Aproximadamente 30 km de longitud, de Motacucito a San Juan del Mutún, no evidencia graves problemas para la construcción de la ferrovía,

⁴¹ Hinojosa Josué; 2019; Comercio Exterior

ya que los suelos son de origen calcáreo, de buena estabilidad, y su utilización para la plataforma del terraplén resulta económica. La topografía de la zona también permite la evacuación de las aguas de un modo eficiente; la zona del Mutún, de interés estratégico en la construcción de la línea ferroviaria debido a la existencia de minas explotables de hierro, se alcanza sin mayores impedimentos técnicos desde el origen en Motacucito.

Segunda parte del trazado: Aproximadamente 100 km entre San Juan del Mutún y Puerto Busch en el Triángulo Dionisio Foianini, la mayor parte se encuentra en el área Protegida Otuquis, donde partes de esta zona se encuentran permanentemente bajo una lámina de agua, el resto sufre inundaciones estacionales, por tanto se debe evitar zonas de pantano para construcción de obras lineales, ya que la humedad puede reducir la estabilidad de las estructuras de las vías. Sin embargo, la imposibilidad de evitar el Pantano Otuquis en el eje que a Puerto Busch en el Triángulo Dionisio Foianini, necesariamente impone graves exigencias técnicas en el diseño de ingeniería, que debe ser apropiado para este tipo de terreno; se presenta ficha técnica y mapa satelital (Fig:26)

FICHA TECNICA

PAIS : Bolivia

NOMBRE: CONEXIÓN VIAL - FERROVIARIA MOTACUCITO - MUTÚN - PUERTO BUSCH

CODIGO: HPP01

EJE: Hidrovía Paraguay-Paraná

GRUPO: G01: G1 - RÍO PARAGUAY, ASUNCIÓN - CORUMBÁ

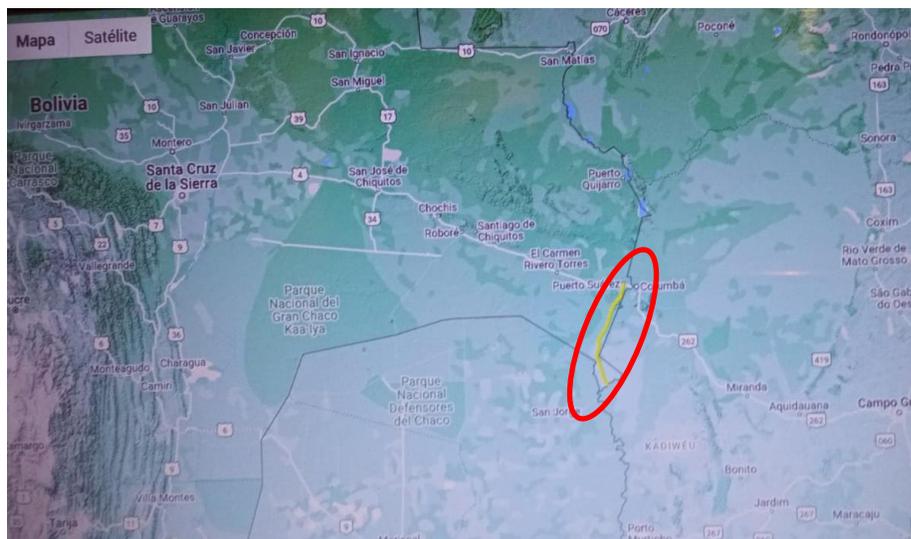
ETAPA DEL PROYECTO: Pre-Ejecución **ÁMBITO:** Nacional

SECTOR: Transporte **SUBSECTOR:** Multimodal

TIPO DE OBRA: Transporte multimodal

INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO EN U\$S: 202.850.000

FIGURA. 26
MAPA SATELITAL CONEXIÓN VIAL - FERROVIARIA MOTACUCITO - MUTÚN
- PUERTO BUSCH



La empresa ICM SpA de Italia planteó al Gobierno un financiamiento de 600 millones de dólares, para construir Puerto Busch y el proyecto del ferrocarril Motacucito-Mutún-Puerto Busch, con el objetivo de facilitar la salida soberana al océano Atlántico en favor del comercio exterior del país.

Exportadores de Santa Cruz de la Sierra, han mostrado su preocupación por el anuncio del Gobierno de Bolivia acerca de la postergación de la construcción del proyecto ferroviario Motacucito-Mutun-Puerto Busch, a favor de la opción que incorporaría a Paraguay mediante la conexión Roboré-Capitán Carmelo Peralta, donde se pretende construir un Puerto.

Rojo agregó que no entiende porque el Gobierno no prioriza la construcción del ramal ferroviario Motacucito-Mutún-Puerto Busch, que comprende 130 kilómetros y prefiere el proyecto Roboré- Capitán Carmelo Peralta, que además implica la construcción 600 kilómetros de vías

2.6 Acceso por Canal de Navegación.

Construir un canal desde el río Paraguay hacia El Mutún, son unos 125 kilómetros, En la práctica, es una obra de ingeniería mayúscula. Puede acarrear graves daños

ecológicos porque hablamos de un canal que por las características de El Mutún debería tener un ancho de más de 100 metros y 100 kilómetros de largo

La inversión, sería de unos 900 millones de dólares, licitación que fue lanzada, sin mayores resultados.

2.7 Drenaje

La superficie del Pantanal, en general es, muy plana con pocas elevaciones y, a pesar de que las aguas suelen aparecer encauzadas en algunos puntos, éstos pueden variar su localización en el Pantanal. Las velocidades de flujo del agua son pequeñas y la filtración es lenta debido a los sucesivos niveles arcillosos que componen el suelo, provocando los estancamientos de agua en grandes áreas que caracterizan al humedal boliviano.

El sistema de drenaje propuesto actualmente en el proyecto de la ferrovía Motacucito – Puerto Busch consiste en la disposición de colectores transversales, secciones en pedraplén y en una serie de viaductos de pequeña luz. Dichas obras de drenaje pueden permitir el paso de las aguas de un lado al otro del terraplén para igualar los niveles de agua, y eliminar, al menos parcialmente, su efecto presa. De todos modos, el drenaje, es decir la evacuación de las aguas que pueden afectar negativamente la estabilidad del terraplén, queda irresuelto. Debido a la poca capacidad de evacuación hidráulica del terreno plano y poco permeable, la evacuación de las aguas es un problema independiente del número de drenes transversales a lo largo de la vía.

2.8 Inundación y Severa Climatología

Siendo los suelos de dinámica de inundación y severa climatología de la zona imponen grandes retos para garantizar la calidad de circulación.

El terraplén construido en 1970 en el Pantanal boliviano para unir la población de San Juan del Mutún con la ex terminal portuaria de COMIBOL a orillas del Río Paraguay, atravesando el Triángulo Dionisio Foianini, estructura de tierra, elaborada siguiendo la misma técnica propuesta en el proyecto de nueva construcción de la línea Motacucito – Puerto Busch, muestra numerosos desperfectos, que prácticamente impiden la circulación en la mayor parte del año debido a inundaciones de algunos tramos, secciones de terraplén

hundidas e insuficiente drenaje de la plataforma (figuras 27 y 28) razones para optimizar la futura calidad de servicio de la vía Motacucito – Puerto Busch. (**Panel Fotográfico Anexo “D”**)

FIGURA 27
TERRAPLÉN HUNDIDO



FIGURA 28
INSUFICIENTE DRENAJE

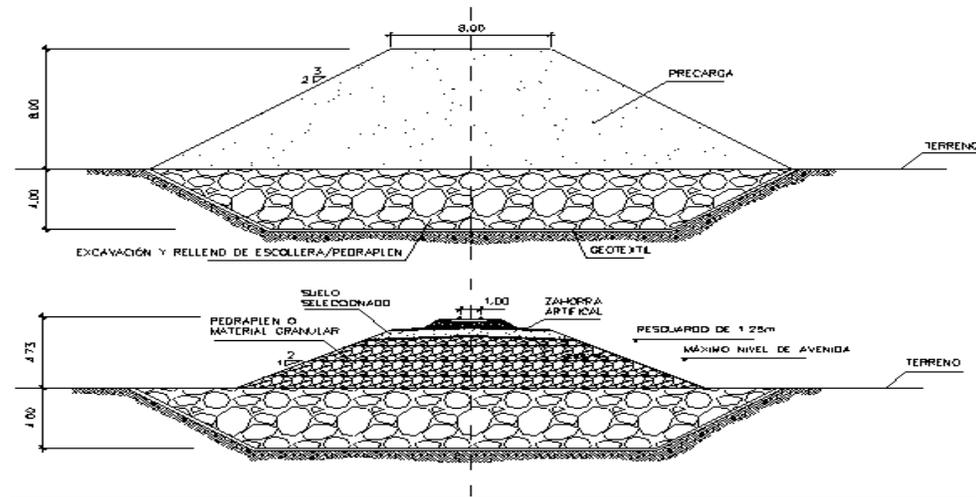


2.9 Solución Pedraplén

Para el acceso a Puerto Busch en el Triángulo Dionisio Foianini la propuesta del Programa Nacional de Cuencas, contempla construir Pedraplenes a lo largo de las secciones inundables de Otuquis, esta solución consistiría en la consolidación del terreno mediante una precarga con cota de coronación de aproximadamente 8 m aplicada durante un periodo de uno o más años (**Figura 29**). La precarga y la construcción de la cuneta de pedraplén confieren al suelo la estabilidad y consolidación apropiadas para resistir la estructura superior. El Pedraplén superior no obstaculiza el flujo de agua a través de la estructura, ni su capacidad portante se ve comprometida por ésta.

Se estima que esta solución tiene un costo aproximado de ejecución material de \$US 3.500 por metro, esta técnica puede garantizar solidez y reducir el mantenimiento.

FIGURA 29
CONSOLIDACIÓN DEL TERRENO CON PEDRAPLEN

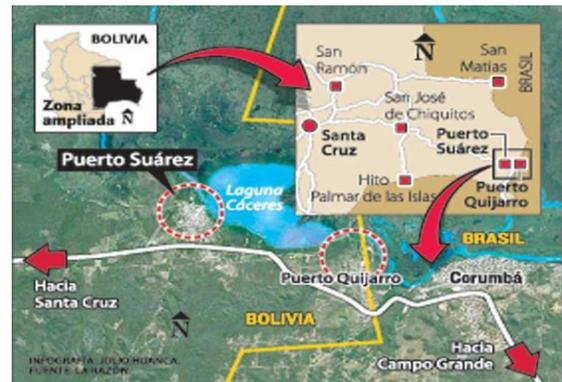


2.10 Corumbá y Campo Grande Brasil, Zona similar al proyectado en Bolivia

Las frecuentes inundaciones en la zona San Juan del Mutun – Puerto BUSCH, muchas veces sirven de pretexto de disuasión para la construcción de este acceso, sin embargo en el sector, se halla una zona similar, que es la carretera mencionada anteriormente en el estado brasileño de Matogrosso del Sur, que discurre entre la ciudad de Corumbá y Campo Grande. (Ver Figuras 30 y 31)

FIGURAS 30, 31

EN BRASIL: CARRETERA; CORUMBÁ - CAMPO GRANDE Y VISTA SATELITAL



2.11 Vía inconclusa a El Mutún

Entre el municipio de Puerto Suárez y la serranía de El Mutún hay 32 kilómetros de camino ripiado. Desde este punto hasta Puerto Busch se suman otros 105 kilómetros, con lo que hace un total de 137 kilómetros en un tramo en el que conviven agricultores, colonos y ganaderos.

La Empresa Siderurgica del Mutun (ESM),contrató la ejecución de obras en la vía, que ya fue ensanchada en un 50 por ciento y el terraplén tiene un ripiado de 15 metros de ancho en buenas condiciones. La otra mitad todavía es una senda por la que apenas cabe un vehículo y en gran parte del tramo la maleza es abundante. En la zona aún se pueden ver lagartos, ciervos, antas y una gran gama de aves, entre otros animales que viven en el parque nacional Otuquis.

Según Antonio Tudela, director de la ESM con sede en Puerto Suárez, el Gobierno nacional erogó 10 millones de dólares para la construcción del terraplén, además de las obras civiles al borde del río Paraguay.⁴²

3. Infraestructura Portuaria

Contando con un adecuado acceso permanente a Puerto BUSCH, urge consolidar la infraestructura portuaria, para aprovechar y facilitar el intercambio comercial de mercancía, ida y vuelta, a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, siendo la Alianza Público Privada (APP) el principio del mega emprendimiento para la construcción y desarrollo logístico de inversión en infraestructura y **equipamiento** del puerto, actividad que esta refrendado en un decreto, que crea el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná (CEAPB -HPP) que es la institución que impulsa el proyecto.

El empresariado ha formado una asociación accidental constituida por 27 empresas con experiencia que junto, al sector público, requieren de acciones y decisiones rápidas.

Debiendo definir las características conforme a necesidades, tomando referencias y experiencias de países con trayectoria en desarrollo de infraestructura portuaria que

⁴² Rodríguez A Gary, Gerente general IBCE, 2022 Periódico Opinión

deben ser valoradas para llevar adelante este emprendimiento cuyo fin es optimizar nuestra exportación e importación.

En Puerto Busch se tiene la imperiosa necesidad de desarrollar un muelle moderno multipropósito para exportar la base productiva que genera el país, principalmente granos, litio, urea, clinker y etanol.

Se debe desarrollar una logística para movilizar en barcazas, carga a granel, líquidos y containers, asegurando fluidez en el comercio internacional.

En la APP, el sector privado invertirá en infraestructura y equipamiento, en cuanto a construcción de silos y naves para almacenar mercadería y transportar líquidos.

El cálculo de inversión es de \$us 60 millones para implementar un centro multipropósito moderno con equipamiento de avanzada para la logística de carga.

Se tiene que tomar en cuenta las experiencias y conocimiento de expertos internacionales de Argentina, Brasil, Bélgica, Holanda, Paraguay, Perú, entre otros países, que participaron en la conferencia internacional Integración de Bolivia al Océano Atlántico a través de Puerto BUSCH y la Hidrovía Paraguay-Paraná.

De acuerdo al cálculo de los exportadores, los actuales costos operativos y de exportación salen igual que sacar la carga por el Pacífico; pero una vez que se tenga la opción de Puerto Busch el beneficio será entre 8 y 10 dólares por tonelada.

Hasta hace pocos años atrás, en las orillas del río Paraguay apenas había un puñado de marineros del Quinto Distrito Naval con base en Puerto Quijarro.

Hoy las condiciones de estadía para sentar soberanía boliviana son distintas a tan solo 500 metros se construye la planchada de lo que será Puerto Busch.

La planchada de 45 por 75 metros está lista, la 2da fase incluye otras adhesiones hasta llegar a una plataforma de 200 por 200 metros, con una loza de 18 pilotes.

Según responsables de la obra gestión 2022, que ejecuta la empresa Ibérica contratada por la ESM, , los trabajos comenzaron hace ocho meses y ya casi terminan las dos plantas de lo que será las oficinas administrativas del puerto.⁴³

Es importante optimizar, los costos logísticos sin descuidar la versatilidad, para que la producción nacional, sea privada o estatal, pueda ser más competitiva, siendo la

⁴³ Montaña Marcos; 2019; CADEX.

producción agroindustrial de Santa Cruz, que tendrá mayor oportunidad de conectividad al Atlántico por la hidrovía.

3.1 Infraestructura comparada: Puerto moderno en Villeta Paraguay ⁴⁴

La construcción nueva y moderna de la terminal portuaria en la ciudad de Villeta, demandó una inversión de 40 millones de dólares y es presentada como la más moderna terminal de contenedores de la hidrovía Paraguay-Paraná.

Es una nueva terminal de Terport en Villeta, de acuerdo con los informes, “es la inversión privada más grande realizada el año 2018, con la terminal que abarca una superficie de 19 hectáreas y que proyecta instalar un parque logístico de 150 hectáreas”. La terminal está ubicada en el km 1.578,5 del río Paraguay, cuatro kilómetros al sur de los pasos de Itapirú y Guyratí, “una ubicación estratégica que permite la navegación permanente en época de bajante extrema y mayor capacidad de carga de las embarcaciones en situación normal de navegación del río Paraguay”; Para mayor objetividad, se presenta un panel fotográfico. Figuras 32 al 37.

FIGURAS 32 al 37 *PUERTO VILLALTA, DÁRSENA Y PORTA CONTENEDORES*



⁴⁴ <https://www.ultima hora. Com 31/oct/ 2018>

FIGURAS 34 Y 35
INAGURACIÓN PUERTO VILLALTA Y GRUA CARGANDO CONTENEDOR



FIGURAS 36 Y 37
GRUA CARGANDO CONTENEDORES Y BARCAZA NAUTIC TWIN.*



** El "Nautic Twin", tuvo un costo total de US\$14 millones, tiene 120 metros de eslora, 30 metros de manga y puede navegar con un calado de 3,30 metros. Pesa 2.700 toneladas sin carga y puede transportar más de 700 contenedores de 20 pies.*

4. Implementación Flota Barcazas

La tercera *acción* para completar el escenario que dé lugar al Desarrollo integral de puerto BUSCH, es la implementación de Barcazas para el transporte de nuestras mercancías tanto en la exportación, como en la importación, alcanzando el océano Atlántico a través de la Hidrovía a los mercados del mundo.

En la terminal portuaria de Puerto BUSCH, se podrá contar con trenes o convoyes de 4 por 4 y hasta 6 por 6 barcazas y su correspondiente empujador, que naveguen los 365 días del año.

El transporte fluvial es un modo de transporte, cuyo objetivo es el traslado de productos o pasajeros el mismo es practicado en ríos y canales fluviales que cuentan con una profundidad adecuada para esta actividad.

En el ámbito de la navegación en la Cuenca del Plata, las principales características de la navegación comercial son llevados a cabo por las flotas de empuje o sea remolcador y barcazas, que cumplen ya 60 años de navegación en esta Hidrovía siendo pioneras mundiales en este sistema.

Una Barcaza es un artefacto naval, sin propulsión propia, de fondo plano se emplea para el transporte fluvial o transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre costas cercanas. Su fondo plano facilita su varada en playas de arena. No requiriendo de muelles o embarcaderos para su carga o descarga.

Un Empujador es también un artefacto naval cuya misión básica es suministrar propulsión y maniobra al tren de barcazas al cual está acoplado, permitiendo que sea ubicado en el convoy entre las barcazas de atrás.

4.1 Dirección General de Intereses Marítimos Fluviales, Lacustres y Marina Mercante (DGIMFLMM).

Objetivo: Promover la seguridad y el desarrollo naviero, mercante, marítimo, fluvial y lacustre, acorde a los convenios internacionales vigentes.

Funciones

1. Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos del sector de los intereses marítimos, fluviales, lacustres y de marina mercante.
2. Regular, fiscalizar y administrar el sector de los intereses marítimos, fluviales, lacustres y de marina mercante.
3. Representar al Estado Plurinacional, en lo que respecta al sector de los intereses marítimos, fluviales, lacustres y de marina mercante a nivel nacional e internacional.

4. Ejercer dependencia funcional sobre el Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), por disposición del Ministerio de Defensa, para supervisar, fiscalizar y coordinar el desarrollo de sus funciones técnicas.
5. Promover y participar en foros, convenios y acuerdos internacionales, como autoridad válida del Estado Boliviano en el Sector de los intereses marítimos, fluviales y lacustres.
6. Fiscalizar los ingresos del Sector de los intereses marítimos, fluviales y lacustres.
7. Aprobar las tarifas de los servicios e infraestructura del sector de los intereses marítimos, fluvial y lacustre en el ámbito nacional e internacional.
8. Solucionar controversias en las operaciones de transporte marítimo ocasionados por los buques que enarbolan bandera nacional.
9. Contratar y otorgar el reconocimiento a las Sociedades de Clasificación y Registros Delegados.
10. Refrendar los Certificados de Reconocimiento de Empresas Navieras y Agencias Navieras.
11. Refrendar los certificados de registro de buques, tripulantes, agencias navieras, líneas navieras, industria naval, astilleros, artefactos navales y otros conexos al sector.
12. Refrendar el certificado de cese de bandera de conformidad a las normas internacionales y la legislación nacional.
13. Refrendar los certificados sobre privilegios marítimos

4.2 Unidad de Marina Mercante.

Objetivo: Promover el desarrollo de la marina mercante y de la industria naval conexas a nivel nacional e internacional.

Funciones

1. Realizar la Inspección y Registro Nacional de Embarcaciones, Astilleros, Talleres y Carpinterías de Ribera.
2. Registrar y habilitar Empresas Navieras, Asociaciones, Cooperativas, Agencias Navieras, y otras afines a la actividad mercante.

3. Registrar los buques, tripulantes, agencias navieras, líneas navieras, astilleros y artefactos navales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y de marina mercante, así como los privilegios marítimos.
4. Emitir certificados de cese de bandera y libretas de embarco.
5. Emitir certificados de reconocimiento de Sociedades de Clasificación, Registradores Delegados, Empresas Navieras y Agencias Navieras.
6. Realizar la inspección ordinaria, capacitación y carnetización del personal mercante.
7. Emitir carnets de tripulantes y/o credenciales para habilitar al personal embarcado y personal terrestre de la navegación.
8. Extender títulos y certificados al personal mercante de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa vigente.
9. Emitir autorizaciones para la construcción de embarcaciones y artefactos navales.
10. Elaborar planes, programas y proyectos de desarrollo de la marina mercante nacional.
11. Emitir certificados estatutarios, de cese de bandera, privilegios marítimos y otros de conformidad a disposiciones legales vigentes.
12. Extender licencias de construcción y modificación de embarcaciones, certificados de arqueo, avalúo, clasificación, francobordo y otros de su competencia.
13. Elaborar estadísticas del transporte marítimo, fluvial y lacustre por categorías y género de los buques, tripulantes, agencias navieras, líneas navieras, empresas navieras, astilleros y artefactos navales.

4.3 Registro Internacional de Buques Boliviano (RIBB)

Es un Organismo descentralizado del Ministerio de Defensa, que realiza verificación de las condiciones de navegabilidad, seguridad, control y mantenimiento para la renovación del registro de barcas que poseen bandera boliviana y forman parte de las 418 embarcaciones, que integran a la flota boliviana en la Hidrovía Paraguay-Paraná, Casi la totalidad de propietarios extranjeros, esta vía fluvial internacional conecta al país con el océano Atlántico pasando por Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay, permite la exportación e importación de diferentes productos como mineral de hierro y soya (grano y

harina) para exportar desde los Puertos Bolivianos de Central Aguirre, Gravelal y Jennefer, asentados en el canal Tamengo, así como Puerto Busch en el río Paraguay.

4.4 Empresas Navieras⁴⁵

Las que operan en la zona que son UABL, Atria, ACBL, Panchita G, y otras navieras operan normalmente en este tráfico Quijarro –Uruguay: también las líneas marítimas MSC, Vessel, entre otros.

AGENCIAS NAVIERAS HABILITADAS POR LA AUTORIDAD MARITIMA

NRO	AGENCIA NAVIERA	AMBITO DE OPERACION	VIGENCIA HASTA
1	MAERSK BOLIVIA TRANSPORTE MARITIMO S.A	MARITIMO	miércoles, 18 de mayo de 2022
2	MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (BOLIVIA) LTDA.	MARITIMO	miércoles, 2 de marzo de 2022
3	CMA CGM BOLIVIA S.R.L.	MARITIMO	jueves, 10 de marzo de 2022
4	FENICIOS BOLIVIA	FLUVIAL (HPP)	jueves, 29 de septiembre de 2022
5	AGENCIA MARÍTIMA LA BOYA S.R.L	FLUVIAL (HPP)	jueves, 20 de octubre de 2022
6	MARITIME SHIPPING AGENCY BOLIVIA S.R.L	FLUVIAL (HPP)	lunes, 15 de agosto de 2022
7	S.G. FLUVINTER S.R.L	FLUVIAL (HPP)	lunes, 28 de febrero de 2022
8	TAWA	FLUVIAL (HPP)	domingo, 30 de octubre de 2022

Fuente: Dirección General Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y de Marina Mercante

⁴⁵ Mundo Marítimo; 2018

4.5 Bolivia invertirá 700 millones de dólares en Puerto Busch⁴⁶

Las estimaciones indican que en los próximos cinco años el Gobierno y empresarios de Bolivia invertirán en Puerto Busch unos 700 millones de dólares, comenzando con los 250 millones de dólares prometidos por el Ejecutivo Nacional. Puerto Busch, que hace poco recibió la autorización que lo convirtió en internacional, está sobre el canal Tamengo, cabecera de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que lleva los productos bolivianos directamente al océano Atlántico, desde donde tiene acceso a exportar e importar a África y Europa.

Las inversiones en muelles, centros de almacenamiento y toda la infraestructura que requiere Puerto Busch vendrán, pero es necesario que se construyan los accesos a la dársena, según plantean empresarios bolivianos.

4.6 Importancia de las Barcazas:

Facilitar el transporte de productos minerales, siderúrgicos y carga general a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, permitiendo la interconexión con el sistema fluvial y marítimo, como una alternativa para el movimiento de bienes de importación y exportación impulsando el desarrollo socioeconómico del sudeste del país.

Buque remolcador de barcazas en el río Paraguay:

Según este comité el costo de la tonelada por kilómetro transportada por camión es de 0,50 dólares, mientras que por tren cuesta 0,17 dólares. En barcazas, este costo es de aproximadamente 0,013 dólares. Asimismo, un camión puede transportar 25 toneladas; un vagón, 50 toneladas, y una barcaza puede transportar 1500 toneladas. Es decir, una barcaza corresponde a 60 camiones. Buque remolcador de barcazas en el río Paraguay.

4.7 La importancia de la HPP en el desarrollo de la economía boliviana

La relevancia de la HPP para el país radica en que es el nexo fluvial con los países miembros del Mercosur, lo que le permite acceder a un mercado potencial de 216

⁴⁶ Villalobos Alejandro, 2018

millones de habitantes, a los países más desarrollados económicamente de la región – Brasil y Argentina- y a tener acceso al mar a través del océano Atlántico (ver anexos).

Asimismo, la HPP puede ser un medio más para desarrollar las sub regiones internas de nuestros países, como el Este con el Oeste e interconectar las regiones de Villazón, Yacuiba, e Hito Villazón con el Paraguay, Brasil y Argentina.

Para Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay la HPP es importante, pero para Bolivia es fundamental, porque a través de ésta, el país puede tener acceso a puertos marítimos, La **HPP significa para Bolivia**, la única salida hacia el Océano Atlántico menores costos por fletes, poder transportar mayor volumen de carga, le daría acceso a mercados como el Estado de San Pablo, que es la capital industrial y la más poblada de Sudamérica y generar una alternativa a los puertos del Pacífico. Ello siempre que se cuente con la infraestructura adecuada y expedita.

La **realización del proyecto HPP** en su totalidad, podría generar industrias portuarias importantes, incrementando la actividad económica, además permitiría en gran medida descentralizar cargas e impulsar el desarrollo de nuevas regiones.

Los costos de fletes serían menores y haría factible la explotación de grandes riquezas naturales que poseen los países integrantes de la HPP. Las minas de hierro y magnesio que se encuentran en la zona de Corumbá, en Brasil y en la región de Mutún, en Bolivia, verían incrementada notablemente su rentabilidad. El complejo agrícola ganadero de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los estados del Matto Grosso, en Brasil, la totalidad del Paraguay y las provincias del norte argentino, verían también facilitadas sus exportaciones de granos, fundamentalmente soja.

La posibilidad de **dos polos productivos** por excelencia de Sudamérica, como Pampa Húmeda Argentina y la zona San Pablo – Santos, en Brasil, tengan una conexión fluvial, permitiría un incremento fundamental en exportaciones de nuestro país.

El impacto de la HPP será mayor una vez conectada con la Hidrovía Paraná-Tiete que se está desarrollando en el interior de Brasil (uniendo los estados de San Pablo, Minas Gerais, Goias, Mato Grosso do Sul y Paraná).

4.8 El transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y carretero ventajas fundamentales:

Requiere bajo costo de inversión y mantenimiento, bajo consumo de energía, gran capacidad de manejo de carga en los puertos a través de la estiba y desestiba, gran capacidad de tracción y para recorrer grandes distancias, Por un lado, un caballo de fuerza (HP) mueve por una red caminera, o sea por camiones sobre pavimento, escasamente unos 150 kg. El rodamiento de acero sobre acero del ferrocarril permite, con menores adherencias, transportar mayor cantidad de kilogramos, 500 kg. Y el modo fluvial o marítimo permite un rendimiento de transporte de 4.000 kg. Por otro lado, una tonelada para ser transportada por camión requiere un litro de combustible para recorrer 23 km. Si se hiciera por tren el rendimiento sería de 90 km, si se efectuara por barcazas fluviales, 250 km, y si fuera por buques ultramarinos más de 300 km.

Por todo lo anterior descrito, **es fundamental que el gobierno incorpore** dentro de su agenda pública a la HPP. Sin embargo, **para poder desarrollar una política pública**, se debe conocer el estado actual de la HPP con las limitaciones que presenta en cuanto al posible flujo comercial y al coste de mantener una infraestructura en buenas condiciones entre otros aspectos.

4.9 Estado actual de la HPP

En EE.UU. el transporte por agua es veintiún veces más barato que el transporte por carretera y aproximadamente seis veces más barato que el transporte por ferrocarril.

La HPP logró avances importantes en los últimos años, quedan pendiente la ejecución de obras de dragado, balizamiento y el tema medio ambiental entre Corumbá (Brasil) y Santa Fé (Argentina), incluyendo el canal Tamengo en Bolivia.

La HPP actualmente cuenta con 25 puntos críticos –536 Km- para la navegación, el 70% de ellos se encuentran en territorio paraguayo. Según los primeros estudios, la hidrovía requiere entre \$us. 80 y \$us. 100 millones para obras, de estos montos, más de la mitad para inversiones localizadas en el territorio Paraguayo. Dado que este monto es elevado para Paraguay, por tanto los cinco países miembros de la Cuenca del Plata determinaron que mediante una licitación se concesionen las obras y se vayan pagando con peaje.

Así, el gobierno argentino, ya en 1995 ha dado en concesión el último tramo Santa Fe- Rosario a una empresa privada encargada del dragado. La empresa concesionaria del tramo que va desde el puerto de Santa Fe hasta el río de la Plata, Hidrovías SA, tiene a su cargo el dragado a 32 pies desde puerto General San Martín hasta el puerto de Buenos Aires, y de 24 pies desde puerto General San Martín hasta puerto de Santa Fe, así como el balizamiento de todo el tramo, para garantizar su navegabilidad durante todo el año.

4.10 Estado actual de la HPP en Bolivia

Bolivia cuenta con infraestructura deficiente y altos costos de acceso, así como insuficiente capacidad de recepción y trasbordo de cargas en épocas pico en los puertos del canal Tamengo.

El canal Tamengo que se ubica en Puerto Quijarro, es un canal secundario interconectado a la vía principal del Río Paraguay; por eso es que desde los puertos bolivianos Central Aguirre y Gravelal solo se necesita navegar unos pocos kilómetros para estar en el curso principal del Río Paraguay.

Puerto Busch presenta una situación favorable debido a que cuenta con tramo de río regular, gran calado, acceso directo sobre el río, pero el acceso terrestre al sitio de Puerto Busch es muy difícil.

La ruta más barata para el transporte de soya es a través de la HPP, según los sojeros, el trasladar la soya vía el Pacífico les cuesta entre 20 a 30 dólares más caro por tonelada transportada.

Santa Cruz exporta anualmente por la hidrovía \$us.209 millones, principalmente en torta, harina y aceite crudo de soya, siendo los países de destino Colombia, Uruguay, Venezuela y Argentina. Y podría incrementarse aún más el valor de las exportaciones que salgan por esta vía, si se realiza el dragado y mantenimiento frecuente de la misma.

Asimismo con la nueva carretera se agilizará el transporte, se aceleraran los tiempos en llegada de la carga desde Santa Cruz hasta el Puerto y comenzará a competir con el transporte férreo y carretero. (Balizar es sinónimo de señalar).

En la parte Boliviana, la HPP actualmente presenta dificultades en las actividades operativas para transportar la producción nacional, pues existen excesivos trámites aduaneros, portuarios y consulares para mercancías en tránsito.

CAPITULO V

PROPUESTA

“LINEAMIENTOS PARA REAFIRMAR PRIORIDAD NACIONAL EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH, QUE OPTIMICE EL COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA”

*“Puerto Busch unirá a todo el Cono Sur,
además que no solo beneficiará a Santa Cruz,
sino a todo el país. ”. Ricardo Fernández;
Vicepresidente Cadex*

1. Consideraciones Generales.

El investigador sustenta el termino REAFIRMAR en la Propuesta de EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH, COMO PRIORIDAD NACIONAL, debido a que ya fue planteada en reiteradas ocasiones, por grandes personalidades y visioneros bolivianos como el Prefecto Santa Cruz, Mariano Reyes Cardona que en 1860, (19 años antes de la guerra del Pacifico) propuso construir un ferrocarril que una Santa Cruz con el Río Paraguay y de allí, en “Vapor Chiquitos”, salir al Atlántico. También en 1875 Miguel Suárez Arana, explorador y empresario boliviano propuso la construcción de un camino hacia el río Paraguay altura Bahía Cáceres, donde fundó Puerto Suárez.

El Memorandum de 1904, Dirigido al Honorable Congreso y a la Nación sobre las ventajas del ferrocarril Oriental Sostiene entre otros que con el objeto de respaldar el pedido de un ferrocarril, que otorgaría, ventajas a la economía nacional: “Unir al Oriente con el Occidente, salir al Atlántico para contrarrestar la influencia del Pacífico, hoy en manos de Chile”; en el periódico, “El Comercio de Bolivia” Luis Salinas Vega, sostuvo: “Bolivia se siente orgullosa de tener dentro de sus fronteras las bellas, espléndidas y ubérrimas regiones de Santa Cruz y el Beni, pero querer un ferrocarril nacional que trabaje partiendo de Santa Cruz o el Beni es simplemente un absurdo”.

En los años 70, COMIBOL construyo un camino desde San Juan del Mutun Hasta Puerto BUSCH que aún se utiliza con mantenimientos necesarios y que actualmente se

encara su habilitación de ensanchamiento, ripiado y terraplenado en el primer tramo ; en 1984 en el Gobierno de Carlos Meza Guisbert y en el Interinato del presidente Hormando Vaca diez se promulga una Ley y un Decreto Supremo, para la construcción e implementación de Puerto BUSCH; en el gobierno de Evo Morales Ayma Tambien se emite 2 leyes más y un decreto Supremo al respecto; incluyendo la creación de una Alianza de Publico Privada que impulsen este proyecto, todas estas normas son presentadas en el cuerpo y anexos del presente Proyecto de Grado, es más reciente mente se emitió un Decreto Supremo para que esta actividad sea controlada por el Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda que se encontraba bajo tuición del Ministerio de Gobierno.

Sin embargo, esta centenaria propuesta y necesidad prioritaria no ha sido ejecuta pese incluso a existir proyectos con ficha técnicas aprobadas.

Por ello desde las aulas universitarias y motivados por sus docentes el investigador presenta estos lineamientos, para que contribuyan a la emisión de Políticas Publicas y con la exigencia de su cumplimiento en breve pueda hacerse realidad este anhelado Proyecto que se presenta como Trabajo Metodológico de Proyecto de Grado.

1.1 Objetivo del Proyecto de Grado:

Proponer acciones y lineamientos para la elaboración de Políticas Públicas que reafirmen, la Prioridad Nacional del Desarrollo Integral de Puerto Busch, cuya consolidación, optimizara el comercio exterior de Bolivia hacia mercados de ultra mar, mediante la Hidrovía Paraguay Paraná, que da acceso al Océano Atlántico.

1.2 Políticas Públicas. (CENCAP)⁴⁷

Conjunto de acciones secuenciales específicamente planeadas para resolver las causas de un problema público; las principales áreas de análisis de las **políticas públicas** son: Beneficios y bien comun en la sociedad, enmarcadas en la Constitución, y las leyes.

⁴⁷ Centro de Capacitación de la Contraloría General del estado – unidad encargada de planificar, programar y ejecutar los cursos de capacitación especialización en los Sistemas de la Ley N° 1178, promover el ejercicio de la Participación y Control Social de manera amplia, activa, plural e intercultural.

1.3 Normativa Legal

En el presente trabajo metodológico el Investigador a identificado tres leyes Nacionales, dos Decretos supremos y una resolución Suprema, expuestos en el cuerpo del trabajo, que fundamentan la propuesta del presente proyecto de Grado.

1.4 Escenario para alcanzar el Desarrollo Integral de Puerto BUSCH

- Un Acceso Permanente
- Infraestructura Portuaria
- Implementación de una Flota de Barcazas

1.5 Lineamientos:

Conjunto de directrices que surgen al hacer una determinada propuesta, la formalización se basa en un contexto de acciones a seguir y una normativa legal adecuada que incluyan las bases para su adopción y ejecución⁴⁸, las directrices identificadas en nuestra propuesta son:

- Concientización
- Difusión
- Fortalecer Alianzas publica privada
- Supervisión hasta su Concretización
- Financiamiento

2. Lineamientos para Políticas Públicas Sobre la Prioridad Nacional del Desarrollo Integral de Puerto BUSCH

- 1) Sensibilizar a la población y autoridades bolivianas mediante, Seminarios, conferencias, exposiciones, talleres, formación de grupos, concursos, promovidas por el Gobierno, a través del Viceministerio de Comunicación.

⁴⁸ CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N°189; Lineamientos de políticas públicas: un mejor manejo.

- 2) Difusión a través de los medios de comunicación Oral, Escrita, Televisiva, Redes Sociales y toda forma de transmisión de la información, sobre la importancia del Desarrollo Integral de Puerto BUSCH.
- 3) Transversalizar en los Planes de Estudios del Sistema Educativo en los diferentes niveles de Educación, la temática del acceso al Océano Atlántico a través del Puerto BUSCH vía Hidrovía Paraguay Paraná (HPP), optimizando nuestro comercio exterior.
- 4) Fortalecer Alianzas Publica Privada en base al Decreto Supremo 3826 de 13 de marzo de 2019, para el aprovechamiento de Puerto Busch y de la HPP., en el marco de la Alianza Estratégica para el Desarrollo de Puerto Busch “Bolivia hacia el Océano Atlántico”, Fortalecer esta alianza **Publica Privada**, hasta la concretización del Desarrollo Integral de Puerto BUSCH.
- 5) Supervisión del Gobierno a través de los ministerios involucrados, la Alianza Publica Privada y la población en general exigiendo el cumplimiento de las leyes y normas vigentes para este fin, hasta la conclusión de este anhelado Proyecto del desarrollo Integral de Puerto BUSCH, para el acceso al océano Atlántico a través de la HPP.

3. Enfoque Politológico

Siendo el Enfoque Politológico la comparación en la dimensión histórica, espacial y la sabiduría de la Ciencia Política, emanada de la comparación, conocimiento y disciplina, acumulados a través del tiempo, para una cabal comprensión de la realidad observada⁴⁹; en el caso del Desarrollo Integral de Puerto BUSCH podemos sostener:

Que si bien Puerto BUSCH fue fundado oficialmente el 12 de Noviembre de 1952, ya desde 1860, se consideraba su utilización para efectos de intercambios de nuestras mercancías, debido a su expectante ubicación en las márgenes del río Paraguay, hoy conocido como Hidrovía Paraguay Paraná, con acceso al Océano Atlántico.

En 1860 el Prefecto Santa Cruz, Mariano Reyes Cardona, propuso construir un ferrocarril que una Santa Cruz con el Río Paraguay, también en 1875 Miguel Suárez Arana, explorador y empresario propuso la construcción de un camino hacia el río

⁴⁹ Nohlen, Dieter ; 2012. Enfoques en el análisis político; Desafíos 24-I, pp. 333-345.

Paraguay altura Bahía Cáceres, donde fundó Puerto Suárez ambos casos con una visión de acceso al Océano Pacífico.

El Memorandum de 1904, Dirigido al Honorable Congreso y a la Nación sobre las ventajas del ferrocarril Oriental Sostiene entre otros, que con el objeto de respaldar el pedido de un ferrocarril, que otorgaría, ventajas a la economía nacional: “Unir al Oriente con el Occidente, salir al Atlántico para contrarrestar la influencia del Pacífico, hoy en manos de Chile”

Recién los años 70, el gobierno mediante COMIBOL explota el Mutún y construye un camino Hasta puerto BUSCH, cuyo trazo actualmente está siendo aprovechado para realizar un adecuado camino de ingreso.

Los años 80 y posteriormente, se crearon los puertos Privados Central Aguirre, Gravetal y luego Jennifer, puertos asentados sobre el Canal Tamengo, mismo que presenta obstáculos a la navegación como el anegamiento, toma de agua para Corumba y un puente de ferrocarril, desde estos puertos hasta puerto BUSCH se tiene una distancia de 12 kms, cuya travesía dura al menos 2 días por los meandros existentes y los obstáculos mencionados, agudizados en extremos de estienda o sequía o épocas de lluvia con aguas altas, situación que evidencia la necesidad del desarrollo de Puerto BUSCH, que está en contacto directo con la HPP. Situación ideal para nuestro comercio de Importación y exportación por el Océano Atlántico, siendo de gran utilidad y conveniencia económica , es mas a la fecha se cuenta con Leyes y Decretos supremos que respaldan esta actividad para el Desarrollo integral de Puerto Busch y de ahí alcanzar el Atlántico a través de la Hidrovía con una distancia de 3422 kms de travesía y aproximadamente entre 8 y 10 días de navegación en bajada y 12 a 15 días en arribada, dependiendo época y potencia embarcaciones es más se cuenta en la derrota con puertos y zonas francas que configuran un escenario favorable para lo que principalmente fuera la exportación de minerales del Mutún y la Agroindustria.

Contar con un puerto multipropósito sobre aguas internacionales, sin problemas de calado y que esté expedito durante los 365 días del año para utilizar eficientemente la Hidrovía Paraguay-Paraná es una aspiración altamente esperada porque no beneficiaría solamente a Santa Cruz sino al comercio exterior de Bolivia, aportando a la competitividad sistémica del país y muy particularmente, a las exportaciones de grandes volúmenes hacia ultramar.

CONCLUSIONES

1. Puerto Busch, por su ubicación geopolítica, se constituye un gran potencial comercial y de inversiones nacionales e internacionales, permitiendo una óptima exportación e importación de bienes y mercancías por la Hidrovía Paraguay – Paraná, a través del Océano Atlántico a los mercados del mundo.
2. El Desarrollo de Puerto Busch, aspiración histórica de interés nacional, precisa del apoyo permanente de todo los estamentos del Estado boliviano hasta su concretización como un Puerto Internacional, siendo fundamental la Alianza Estratégica entre el Gobierno y empresarios privados.
3. Al existir, Leyes, Decretos y Resoluciones Supremas promulgadas, para el desarrollo Integral de Puerto Busch; **ya existe** una Política de Estado siendo necesario exigir su reglamentación y cumplimiento, hasta que se concrete, este anhelo Nacional.
4. La adecuada difusión y socialización de la información sobre el Desarrollo Integral de Puerto Busch, permitirá contribuir a su concretización, manteniendo su estado prístino de este bello Pantanal boliviano.
5. Puerto Busch y su tráfico fluvial no depende de cruzar por otros países, como sucede con, Puertos Aguirre, Lavadenz y Puerto Jennifer, donde las embarcaciones deben atravesar Brasil por el Canal Tamengo, para llegar a la Hidrovia.
6. Puerto Busch, ya opera con capacidad mínima, cuenta con un muelle, y una cinta transportadora de minerales; sin embargo, es imprescindible el Desarrollo Integral de Puerto Busch, conforme lo propuesto en este proyecto.
7. Se hace evidente la necesidad de un acceso permanente, infraestructura portuaria y una flota de barcas para alcanzar el desarrollo integral de puerto BUSCH, con una inversión y participación Estatal Privada para que se haga realidad este puerto con un costo de aproximadamente dólares americanos mil millones.
8. El presente proyecto haciendo eco al anhelo de los diferentes estamentos del país, desde las aulas universitarias, cumple su objetivo al plantear lineamientos de

políticas públicas que son factibles, para que en el nivel correspondiente conforme a procedimiento, emitan las correspondientes políticas públicas para concretizar el Desarrollo Integral de puerto Busch.

RECOMENDACIÓN

Se impulse desde todos los estamentos de la población boliviana, junto a un comité impulsor, el Desarrollo Integral de Puerto BUSCH, hasta su concretización, mismo que se encuentra en contacto soberano en una longitud de 48 kilómetros con la Hidrovía Paraguay Paraná, espejo de agua que nos posibilita el acceso al Océano Atlántico y podamos comercializar nuestras mercancías, alcanzando los más atractivos mercados del mundo optimizando de esta manera nuestro comercio exterior, tanto en la exportación, como en la Importación.

GLOSARIO

Acceso Soberano a Hidrovía: Geográficamente territorio por el cual un país tiene una conexión con una Hidrovía con autoridad y poder propio.

Barcaza: artefacto Naval, Barca grande y descubierta que se utiliza para el transporte de carga entre barcos o entre un barco y tierra

Canal de Navegación: Cauce de agua natural o artificial por donde navegan embarcaciones.

Comité Impulsor: Organización que realiza, vigilancia al cumplimiento de las políticas públicas; socializa normas y leyes.

Commodities: Material tangible que se puede comerciar, comprar o vender. Al encontrarse sin procesar,

Contenedor naval: Recipiente metálico resistente, de gran tamaño y provisto de enganches para facilitar su manejo de carga en embarcaciones

Dársena: Parte resguardada artificialmente de las corrientes, en un puerto o en aguas navegables, para que las embarcaciones puedan fondear o cargar y descargar..

Desarrollo integral: Desarrollo sostenible de diferentes áreas de países en desarrollo.

Estiaje: Nivel más bajo o caudal mínimo de un río durante una época del año.

Hidrovía: Vía de navegación fluvial permite la navegación y transporte de cargas y pasajeros a lo largo de los ríos.

Infraestructura Portuaria: Espacios para depósito y almacenamiento de mercancías, asegura su enlace con principales redes de transporte, permiten tráfico portuario.

Puerto: Lugar resguardado del viento a la orilla del mar o de un río donde las embarcaciones pueden detenerse y permanecer seguras, que dispone de instalaciones para hacer reparaciones o realizar operaciones de embarque y desembarque.

Puerto Franco: Lugar dentro de la aduana, donde se descargan mercancías sin tener que pagar impuestos arancelarios, desde donde dichas mercancías serán reexportadas.

BIBLIOGRAFIA.

1. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). **Estudio para facilitar diversas formas de asociación entre empresas navieras de la región**. ALADI/SEC/Estudio 72. Montevideo, septiembre de 1993.
2. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Informe de la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales en Transporte Marítimo. ALADI/REG.TM/II/Informe. Montevideo, marzo de 1992..
4. BLOCH Roberto D., **“Transporte Fluvial”**, Ediciones ADHOC S.R.L. Buenos Aires – Argentina, 1999.
5. BRICEÑO BERRU José Enrique, **“Manual de Derecho Internacional Marítimo”**, Lima-Perú, febrero de 1976.
6. GARCIA INFANTE, Félix, **“Derecho del Transporte Marítimo”**, Ediciones Universitarias de Valparaíso Universidad Católica de Valparaíso
7. NACIONES UNIDAS; **“Convención de las NN.UU. sobre el Derecho del Mar”**, suscrito por Bolivia el 27 de Noviembre de 1984.
8. NACIONES UNIDAS; **“Convención de las NN.UU. Sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques”**, Ginebra, febrero de 1986. Suscrito por Bolivia en julio de 1986.
9. RED OPERATIVA DE COOPERACIÓN DE AUTORIDADES MARÍTIMA DE SUDAMÉRICA, CUBA, MEXICO Y PANAMA (ROCRAM); **Proyecto de Estrategia Marítima de ROCRAM 2005 – 2010**; Viña del Mar – Chile, 2005.
10. SALOM FRANCO Nicolás, **“Pasado y presente del Derecho del Mar”**, Ediciones Academia Colombiana de Jurisprudencia Santa Fe de Bogota D.C. 2004
11. SEPULVEDA WHITLE Tomas, **“Introducción al Transporte Marítimo”**, Colección Emerita Revista Marina Valparaíso-Chile.
12. Unidad Coordinadora de la Hidrovía Paraguay-Paraná del Programa de Estudios. Convenio ATN/SF-3822-RE del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Proyecto PNUD/OSP RLA/90/012 del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. **Archivo de documentos**. Buenos Aires, 1994.
13. ZEGARRA VERASTEGUI, Justiniano, **3 Formas de Elaborar Trabajos de Grado**. La Paz - Bolivia.

REFERENCIAS

Bellota Caballero, Hans. (s.f.). *Oficial Superior experto de la Armada Boliviana.*

Boletín Cadex. (11 de septiembre de 2017). Super User Account .

Cadena Patricia. (s.f.). *Memorándum de 1904 es el producto del fracaso de todos intentos cruceños, iniciados en 1860, para consolidar una salida al mar a través del río Paraguay. Fuente: Al mar por oriente: un proyecto cruceño - EJU.TV;*. Obtenido de eldeber.com.bo,

Centro de Capacitación de la Contraloría General del estado – unidad encargada de planificar, programar y ejecutar los cursos de capacitación especialización en los Sistemas de la Ley N° 1178, promover el ejercicio de la Participación y Control Social . (s.f.).

Capra, Katherina. (s.f.). *La Hidrovía Paraná Paraguay Una alternativa a los puertos del Pacífico.*

eldeber.com.bo. (s.f.).

Cap. De Nav. DAEN. (SP) David Bustos Martínez, o. S. (s.f.).

CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N°189; Lineamientos de políticas públicas: un mejor manejo. (s.f.).

Comercio Exterior N° 254. (s.f.). Santa Cruz - Bolivia.

Dir. Gral. De Inter. Marit. Fluv. Lac. Y de Mar. Merc. (s.f.).

El Deber - . (19/10/2021 | 10:10). Bolivia.

Estudio Puerto Busch - Opciones para la ubicación de un puerto soberano de Bolivia en el Sistema Paraguay-Parana; Financiadores: Earth Institute at Columbia University, WWF Suiza, WWF Holanda, WWF Bolivia, Ramsar - WFF. (s.f.).

Fuente: INE / Elaboración: IBCE. (s.f.).

Hinojosa, Josué . (Publicado el 02/01/2019).

<https://www.ultima hora. Com> . (31/oct/ 2018).

<https://concepto.de/marco-teorico/> *Revisión general de una serie de fuentes de información en torno a un tema de investigación;*. (s.f.).

https://eldia.com.bo/index.php?c=Portada&articulo=Puerto-Busch:-Solucion-para-las-exportaciones&cat=1&pla=3&id_articulo=234807. (s.f.).

<https://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/14/11/218/,Empresario-piden-a-bolivia-construir-acceso-a-puerto-BUSCH/129769/html>. (s.f.).

información del Ministerio de Comercio Exterior de Argentina. (s.f.).

(s.f.). Líder de los despachantes de Aduana de la ciudad de Santa Cruz.

Manuel Filomeno . (22 de abril de 2018). *La Razon* .

Ministerio de Gobierno Estado Plurinacional de Bolivia. (s.f.). *integración de Bolivia al océano atlántico a través de Puerto Busch y la hidrovía Paraguay - Paraná*.

Mundo Marítimo . (2018).

Organización de Estados Americanos: . (s.f.).

<https://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea33s/ch24.htm>.

Orias. (2000).

Política exterior en materia de cursos de agua internacionales. (2000).

Publicación Del Instituto Boliviano De Comercio Exterior N° 254. (2017). Santa Cruz - Bolivia.

Rojas, Fernando. (2019). *Add This Sharing Buttons Share to Facebook*.

Salvatierra, A. (2019). Entrevista con la presidenta del Senado, .

Suárez Arana, Miguel . (s.f.). *fue un explorador y empresario boliviano, fundador de la ciudad de Puerto Suárez, capital de la provincia Germán Busch en el departamento de Santa Cruz*.

Suplemento. (s.f.). “El potencial de la Hidrovía Paraná Paraguay “ Hidrovía Paraná-Paraguay: un enorme potencial que el NEA todavía no logra aprovechar.

Villalobos, Alejandro . (19 noviembre, 2018).

www.cancilleria.gob.bo/webmre/node/904. (s.f.).

www.ibce.org.bo. (s.f.).

ANEXO "A"

CUADRO DE CONSISTENCIA PROYECTO DE GRADO

TITULO	PROBLEMA	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPOTESIS
“REAFIRMAR COMO PRIORIDAD NACIONAL EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH, PARA OPTIMIZAR EL COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA”	¿Cómo alcanzar el Desarrollo Integral de Puerto Busch, para poder optimizar el comercio exterior de Bolivia?	Proponer lineamientos para la elaboración de Políticas Públicas, que reafirmen la prioridad nacional del desarrollo integral de Puerto Busch, cuya consolidación, optimizara el comercio exterior de Bolivia hacia mercados de ultramar, mediante la Hidrovía Paraguay Paraná, que da acceso al Océano Atlántico.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar Antecedentes, Características, Marco Legal y Convenios de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay – Paraná. 2. Sugerir se Priorice la construcción de vías de acceso permanentes y estables hasta Puerto Busch. 3. Recomendar la construcción de una infraestructura portuaria moderna, conforme a la demanda de importación y exportación de mercancías 4. Fundamentar la necesidad de implementación de una flota de barcasas, de transporte, hacia el océano Atlántico a través de la Hidrovía. 5. Formular propuestas sobre lineamientos de Políticas Públicas que reafirmen la conciencia y voluntad política de autoridades y población boliviana, sobre la Prioridad del Desarrollo Integral de Puerto Busch. 	El Desarrollo Integral de Puerto Busch se alcanzara, exigiendo a través de las instituciones vivas y diferentes niveles de gobierno, el cumplimiento de leyes y normas ya emitidas hasta la consolidación, de un acceso permanente, adecuada infraestructura portuaria y una flota de barcasas, que en su conjunto optimizaran el comercio exterior de Bolivia.

ANEXO "B"

OPCIONES VIAS DE ACCESO A PUERTO BUSCH; EXTENSION, MOVIMIENTOS DE CARGA Y PUERTOS FRANCOS OTORGADOS A BOLIVIA EN LA HIDROVÍA

OPCIONES PARA CONSTRUCCION VIAS DE ACCESO A PUERTO BUSCH

Las tres opciones para la construcción de Puerto Busch

Ferroportuario

- Tendrá una extensión de **137** kilómetros y cubrirá el tramo Motacucito-Puerto Busch.
- Esta opción ya cuenta con licencia ambiental
- Requerirá una inversión de **\$us 585** millones. Contempla la construcción del puerto.

Por carretera Se divide en dos tramos

- 1 Puerto Suárez-Mutún **35** kilómetros con un costo de **\$us 52** millones.
- 2 Mutún-Puerto Busch de **113** kilómetros precisará un desembolso de **\$us 580** millones.

- Esta opción también cuenta con licencia ambiental. **No incluye** la construcción del puerto.

Características generales

- Debe ser un puerto multipropósito con una capacidad de carga de **10** millones de toneladas
- Debe contar con amplios almacenes
- Debe tener la capacidad de cargar
 - Granos
 - Hidrocarburos
 - Fertilizantes
 - Líquidos
 - Maquinarias

Ventajas

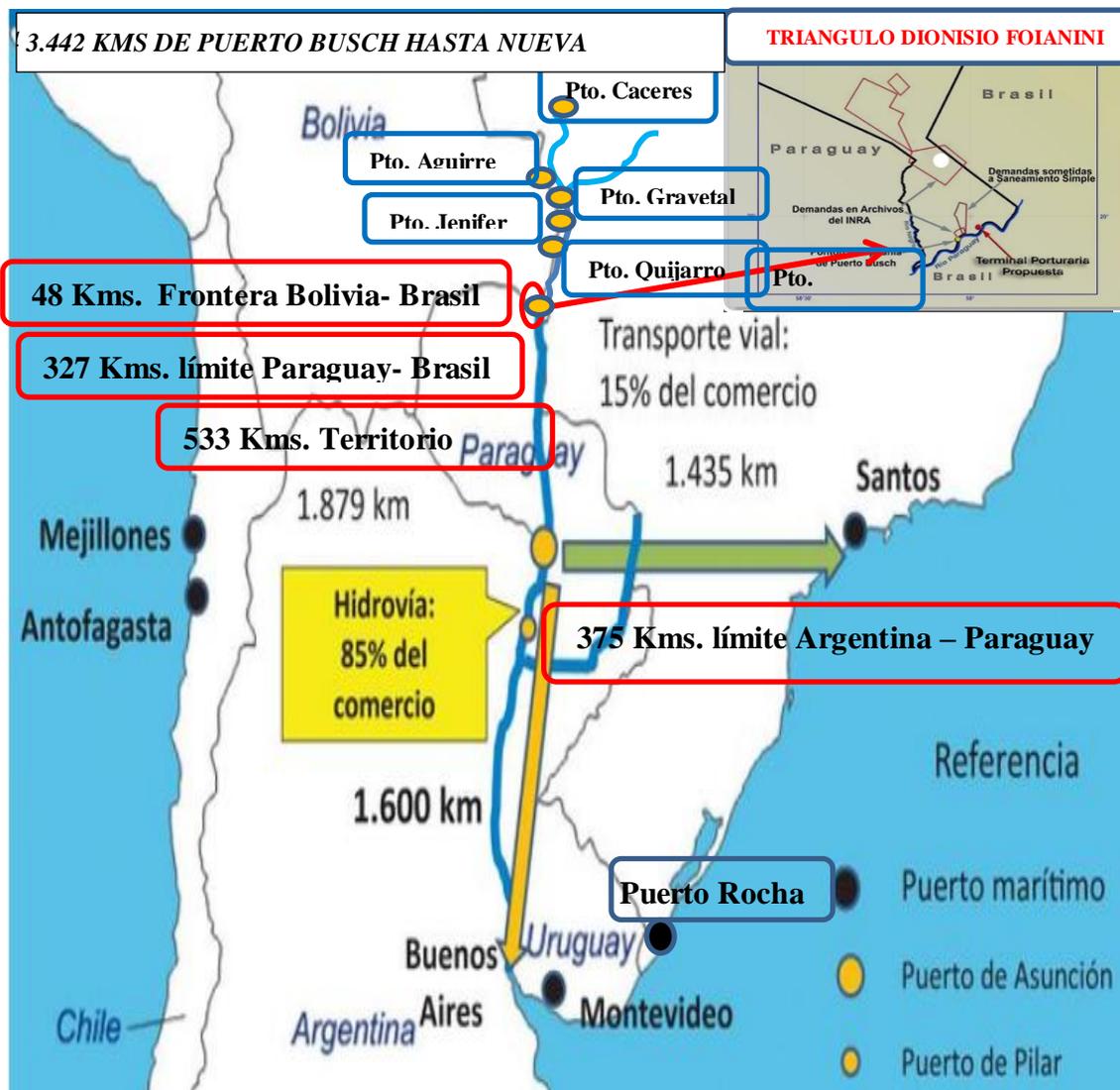
- Acceso soberano al Atlántico
- Uso de los puertos otorgados a Bolivia en Uruguay (Nueva Palmira), Paraguay (Villeta) y Argentina (Rosario)
- ¡Reducción de costos del 70% de las exportaciones que realiza el país.

Por ejemplo, una tonelada que se exporta de **Santa Cruz a China por el Pacífico** tiene un costo de **\$us 150**. Si sale **por el canal Tamengo su valor se reduce a \$us 74**, por lo que se calcula que el valor será el mismo si se exporta por Puerto Busch.

3 Fluvial

- Se trata de un canal de **80** kilómetros que llegaría a la localidad de San Juan y es ahí donde se construiría el puerto.
- Esta opción requerirá **\$us 880** millones. incluye al puerto.
- No cuenta con licencia ambiental.

EXTENSIÓN EJE FLUVIAL, HIDROVÍA PARAGUAY- PARANA



Fuente: Investor 2015 y referencias del investigador

PUERTOS FRANCOS OTORGADOS A BOLIVIA POR PAISES SIGNATARIOS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANA

Concesiones portuarias de Bolivia

El país accede al Pacífico y Atlántico bajo diversas modalidades, incluidas las concesiones en la hidrovía. En el caso de los puertos chilenos hay obligaciones derivadas del Tratado de 1904.

Océano Atlántico
Desde Puerto Busch, Bolivia se conecta con la hidrovía Paraná-Paraguay por donde activa comercio internacional a través del Atlántico.

- 1 Paraguay**
Puerto Villeta. Mediante un acuerdo de 1994, que toma como base el acuerdo de paz de 1938, Paraguay otorga una concesión portuaria de 6.400 metros cuadrados.
- 2 Brasil**
Paranaguá. Es un depósito franco a favor de Bolivia en un puerto sobre el océano Pacífico. Fue ratificado por el Congreso de Brasil en 2015, luego de 25 años de trámites.
- 3 Argentina**
Rosario. En 1969, Argentina concedió a Bolivia un puerto sobre el Paraná y una zona franca de 54.000 metros cuadrados. La nación vecina dará al país otro terreno para zona franca. El sitio ha sido operado muy pocas veces, existen almacenes en situación de abandono.
Devuelto en gobierno de Evo Morales
6 mayo de 2019
- 4 Uruguay**
Nueva Palmira. Desde 2010, Bolivia posee facilidades en ese atracadero uruguayo.
- 5 Rocha, Aguas Profundas.**
Bolivia y Uruguay firmaron en 2015 un memorando de entendimiento para una nueva concesión portuaria en el Atlántico. El acuerdo aún está en negociación.

Hidrovía Paraná-Paraguay

La travesía desde Pto. BUSCH Hasta Pto. Nueva Palmira: considerando el nivel de agua óptimo, en convoy de un empujador de 16 barcazas, se navega en un tiempo, de 10 a 12 días de bajada y entre 15 a 18 días en arribada

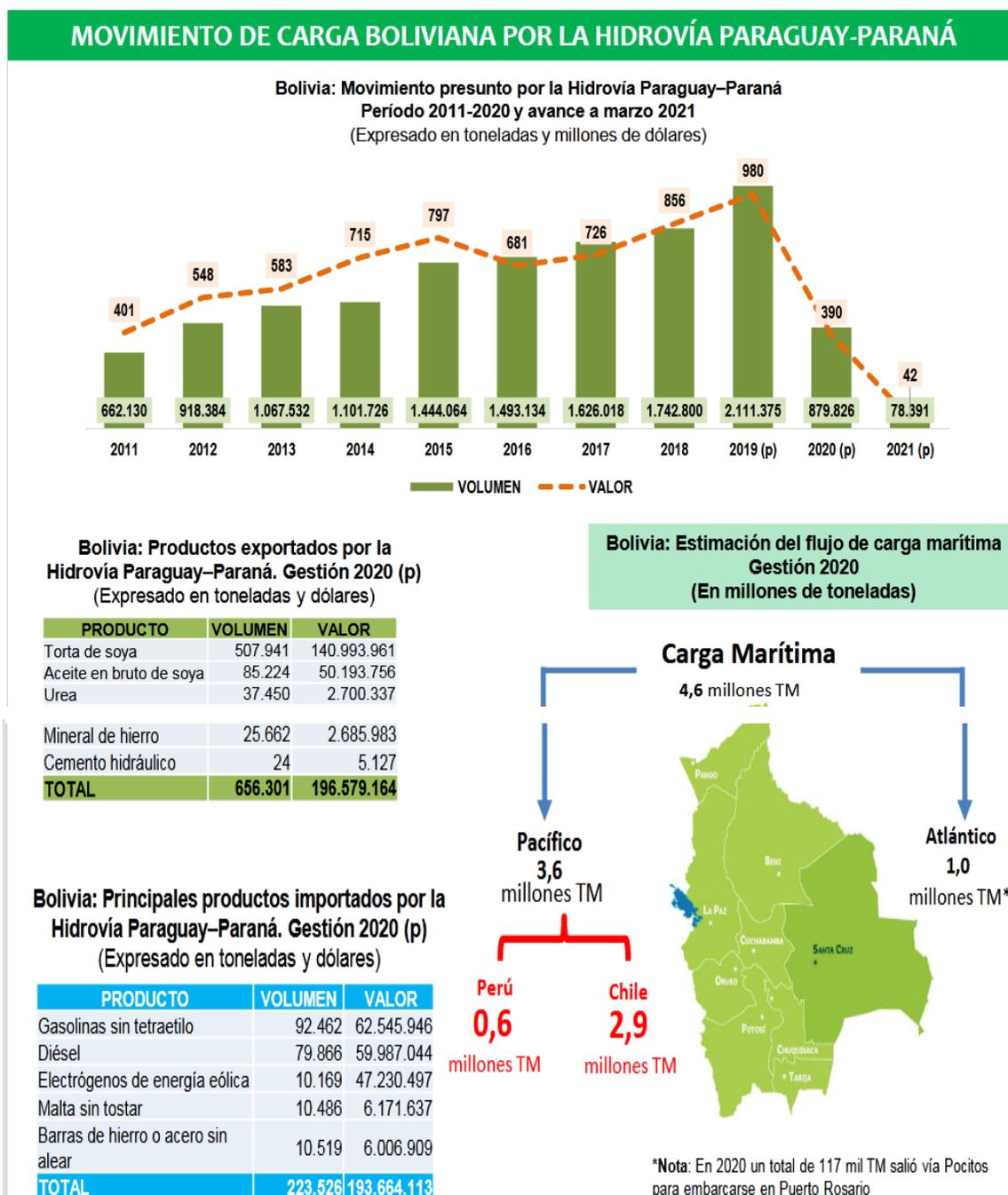
Fuente: Infografía Julio Huanca, con referencias del investigador

La Hidrovía se extiende de norte a sur, desde Puerto Cáceres territorio brasileño, desembocando en Paraná, frente a puerto de Nueva Palmira – Uruguay; comparten este sistema fluvial: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, con este último **Puerto Rocha**, puerto de Aguas Profundas.

El año 2013 Brasil concesionó una zona franca en Paranaguá, completando el circuito que facilita a Bolivia una cadena logística al Océano Atlántico.

MOVIMIENTO CARGA HIDROVÍA PARAGUAY PARANA 2011 y 2021

Fuente: INE / Elaboración: IBCE



ANEXO "C"

**EXTENSIÓN EJE FLUVIAL, HIDROVÍA PARAGUAY PARANA 3.442 KMS
DESDE PUERTO BUSCH HASTA NUEVA PALMIRA**

898 kms. posee el Brasil;

48 Kms. de frontera entre Bolivia y Brasil,

327 Kms., límite Brasil - Paraguay;

533 Kms. territorio paraguayo,

375 límite Argentina - Paraguay;
Argentino.

1.241 kms Rio Paraná, atraviesa territorio



ANEXO “D”**PANEL FOTOGRAFICO INGRESO A PUERTO BUSCH**

Restos del terraplén de COMIBOL construido alrededor de 1970 en el Triángulo Foianini



Lagunas artificiales creadas por préstamo de tierra en 1970 para construir el terraplén de COMIBO (Fotos : Stephan HALLOY



Actual ferrovía de Santa Cruz a Puerto Suárez muestra pérdidas de alineación del carril, que denotan un insuficiente mantenimiento. Las deformaciones que se muestran en la foto son características de un bajo mantenimiento de la vía. (Foto:Anton SEIMON)



Tipos predominantes de vegetación en el Triángulo Dionisio Foianini Puerto BUSCH

A: Pampa quemada con paratodo (Tabebuia cf alba). ; B: Palmar de Copernicia.

C y D: Vegetación semi-acuática arraigada y flotante (Fotos: Stephan Halloy)



Fauna diversa y abundante es una de las características que dan su atractivo al Pantanal

A) un cangrejo; B) mariposas; C) Nido de colibrí suspendido encima del agua y D) un tapacaré en un curiche. (Fotos: Stephan Halloy)



ANEXO "E"

EVIDENCIAS DOCUMENTADAS FUNDACION DE PUERTO BUSCH

DESDE AÑOS 1952, 1953 Y 1964

Cochabamba, 16 de marzo de 2011

Señor

Tcnl. DIM Guido Urbina Maceda

JEFE DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR DISTRITO COCHABAMBA

Presente.-

Ref.: Poner en conocimiento información sobre la fundación de Puerto Busch.

Señor Teniente Coronel.

Por medio de la presente quiero en primer lugar hacerle llegar mis saludos y mis más sinceros deseos de éxito en sus funciones.

Como familiar directo del extinto General de Brigada del Ejército Nacional Manuel Aguirre Quiroga participante de los Tres pasos Al Frente en la Guerra del Chaco, sabedor de su destacada labor en pro de la soberanía y el progreso de nuestra nación nos vemos en la obligación de poner a su disposición documentación adjunta en donde se evidencia su protagonismo como fundador de Puerto Busch, en el departamento de Santa Cruz, único puerto a nivel internacional con soberanía total con que cuenta Bolivia.

Hacerle saber además que este hecho que se produjo el 12 de noviembre de 1952 lo realizó teniendo el grado de Mayor y que desde entonces se dedicó en vida a proponer vías de desarrollo a partir de este importante bien con que cuenta el país.

Esperamos que esta información quede asentada oficialmente en los registros de su prestigiosa institución y que contribuya al patriotismo y al progreso de nuestra querida patria Bolivia.

Seguro de contar con usted para lo mencionado me despido con mi más alta consideración.



Sr. Armando Aguirre Raña

Archivo

SINTESIS INFORMATIVA SOBRE LA FUNDACION
DEL PUERTO BUSCH EN EL RIO PARAGUAY.-SU
IMPORTANCIA Y UNA SUGERENCIA PARA LA
SOLUCION AL PROBLEMA PORTUARIO.-----

La Paz, 30 de Julio de 1,964.

SINTESIS INFORMATIVA SOBRE LA FUNDACION DEL PUERTO BUSCH EN EL RIO PARAGUAY.-SU IMPORTANCIA Y UNA SUGERENCIA PARA LA SOLUCION AL PROBLEMA PORTUARIO.-

Atendiendo a la gentil invitación del señor Gral. SECRETARIO GENERAL PERMANENTE DEL CONSEJO SUPREMO DE DEFENSA NACIONAL para dictar una conferencia acerca de la Fundación, Desarrollo y Organización del PUERTO BUSCH, y por tratarse de un tema de tanta importancia para el país, concurrí el día lunes 20 del mes en curso, con la mayor satisfacción.

No fué precisamente una conferencia, sino más bien, una conversación de mesa redonda donde concurren además del personal de GG. y JJ. que conforma el CONSEJO SUPREMO DE DEFENSA NACIONAL, los señores Ingenieros Alfonso Balderrama, N Posnasqui y el señor General Edmundo Nogales, éste último a una invitación que yo me permití hacerle por el interés que siempre ha demostrado.

Mi exposición traté de hacerla breve y solo con las partes más salientes, en resumen fué mas o menos como sigue:

IMPORTANCIA.-

Con los argumentos que significan la importancia del PUERTO BUSCH, que son sobradamente conocidos, exprese mi extrañeza porque hasta ahora no se había encarado en forma resuelta apesar de la urgencia que se tiene; que ya debíamos hacerlo cuando terminó la guerra con el Paraguay, puesto que esa misma contienda se debió en parte al abandono de esos territorios; en fin, entonces, todavía podíamos alegar la falta de una ruta estable que nos conduzca hacia esa zona, pero que hoy nuestra decisión continuaba apesar del F.C. CORUMBA-SANTA CRUZ que precisamente nos lleva a esa parte del territorio, sirviéndole además del complemento indispensable.

También me referí a que los intentos con éste mismo fin se remontaban al año 1,917 y que cuando fundé PUERTO BUSCH en Noviembre de 1,952 creí que ya se daban los pasos iniciales.

Y está claro, el aprovechamiento del Rio PARAGUAY para nuestra salida al ATLANTICO es de necesidad imperiosa y todos coincidimos en que no es posible concebir el desarrollo industrial y económico sin relacionar directamente con puertos propios que nos conduzcan al exterior, y hasta diría, que sin puertos casi no sería posible existir...

Esta obra pues, constituye la más importante que jamás se haya encarado en el país, y por eso mismo, hallará plena justificación cualquier sacrificio que se haga en este sentido.

FUNDACION DEL PUERTO BUSCH.-

La misión escrita-que fué leída-me encomendó la Dirección de Planificación, cuyo Director General en ese año de 1,952 era el señor Tcnl. Clemente Inofuentes.

Para lanzarme a una tarea de ésta índole, era lógico que tomara muchas medidas, entre estas, el estudio de los informes de las numerosas expediciones...

Ya en este puerto y poseidos de enorme entusiasmo se construyeron cazas amplias, sólidas y adecuadas al medio copiando de modelos existentes en los demás puertos tanto brasileños como paraguayos con materiales del lugar y sin mayores erogaciones económicas para el Estado...

En el curso de mi exposición hice también mención a las ALAMBRADAS paraguayas encontradas en nuestro Corredor, cuyo significado patentiza nuestro descuido. Esta circunstancia motivó una solicitud escrita de ellos que fué elevada con el oficio que adjunto..(ver anexo).

Además de lectura al oficio que originó la entrevista con personeros de la ONU, que por la importancia que tiene, también acompaño una copia (anexo).

Así mismo, acompaño aparte, una copia de un radiograma que demuestra con claridad, hasta donde puede estar limitada la libertad de navegación en la parte que corresponde al Brasil; estos tropiezos fueron frecuentes y muy incómodos para una lancha pequeña considerada OFICIAL...

SUGERENCIAS PARA LA SOLUCION AL PROBLEMA PORTUARIO.-

Pueden haber muchas soluciones, el secreto consiste naturalmente, en hallar la mas adecuada a nuestros intereses considerándolos desde el punto de vista político, militar y particularmente económico...

Como resultado de los estudios realizados y consultando con nuestras posibilidades, y a fin de encarar este problema cuanto antes, me permito sugerir una solución que la considero la más práctica...; posteriormente será siempre posible mejorar y ampliar de acuerdo a las necesidades que también serán progresivas...

Mi proyecto, del que acompaño un croquis con el trazo aproximado, coincide con la idea del Ingeniero que me acompaño y se adapta a la naturaleza misma de la zona...

1.-Ramal ferroviario PUERTO SUAREZ-MUTUN-VITTONES (unos 60 kms.). El punto inicial podrá no ser precisamente Pto. Suárez, pero sí, tendrá que pasar por los ricos yacimientos del Mutún...

2.-Canal VITTONES-PUERTO BUSCH (60 kms. mas o menos).

3.-Carretera siguiendo paralelamente al ferrocarril y al canal, vale decir PUERTO SUAREZ-MUTUN-VITTONES-PUERTO BUSCH, como un complemento a ambos...

El F.C. se puede construir mediante una unidad de Ingenieros. Debe tener la misma trocha del actual CORUMBA-SANTA CRUZ. Las rieles aún semi-usadas es posible adquirirlas del Brasil a bajo precio. El material ferroviario rodante y de tracción ya se tiene. El terreno en este tramo permite trabajar durante todo el año...

Para la construcción del canal transcribo la parte correspondiente del informe del Ing. Zebbers, que dice: " Para el drenaje que debe empezarse desde el último punto navegable (Rio Paraguay) y para hacer el trabajo con un costo económico, hay que usar dos tipos de dragas de succión, una que trabaja avanzando hacia adelante con tubos de 8 pulgadas y otra que complementaria con tubos de 12 pulgadas de diámetro. En

trabajo efectivo las dos dragas sacan 300 metros cúbicos de sólidos por hora.

Costos aproximados.-Los 300 metros cúbicos excavados por hora con las dos dragas hidráulicas requieren por término medio, según los precios de combustible, lubricantes, desgaste, etc. en cálculos actuales (1,952) aproximadamente lo siguiente:

-Bs. 230 a 250 por hora combustible, grasas y desgastes.

-Bs. 900 a 1.000 por hora en suelos para el trabajo de la Dirección, Administración técnica y trabajo de los obreros.

Hay que notar que antes de dragar los cauces tupidos sucesivamente, es necesario limpiarlos antes, trabajo que puede ser hecho con tropas del ejército.

Costo aproximado de dragas, tipo de diámetro de tubos de 8 pulgadas en el año 1,946.- En el año 1,947, el suscrito ha visto y conocido una draga de succión del tipo de tubos de 8 pulgadas, anclada en Puerto de Corumbá. Esta draga de capacidad de 80 metros cúbicos de sólidos por hora, fué adquirida por el gobierno del Brasil en Inglaterra en el año 1,946 en un valor de 600.000 cruzeiros "(hasta aquí el informe de Zebers)...

Este canal servirá también como un drenaje que permita el escurrimiento de las aguas del Corredor habilitando tierras para la agricultura, ganadería y colonización...

La carretera paralela PTO. SUAREZ-MUTUN-VITIONES-PTO. BUSCH será la que resulte de la construcción del F.C hasta Vitiones (en terreno firme), y luego se utilizaría el enorme terraplen formado por el material extraído del canal, cuyo equivalente será de unos 200 metros cúbicos por metro lineal...

Para los estudios podrá asignarse un Ingeniero y topógrafos del ejército a fin de preparar el plano de la faja PUERTO SUAREZ-MUTUN-VITIONES-PUERTO BUSCH donde se trazaría el F.C. y Canal con sus respectivos perfiles. Este estudio podrá demandar un año, de enero a Julio de Puerto Suárez a Vitiones y de Agosto a Noviembre de Vitiones a Puerto Busch; este último tramo permite trabajar solo durante esos meses...

El costo de la ejecución de estas obras, que no sería mucho, podrá sacarse en cifras de los estudios definitivos y creo que se pagaría ampliamente con el valor de las tierras del CORREDOR MAN CESPED...

De esta manera habríamos conseguido:

- A).-Llenar la necesidad de un PUERTO PROPIO para salir al ATLANTICO con la libertad que requieren nuestras exportaciones e importaciones, particularmente del Oriente boliviano que forzosamente tendrán que gravitar en esa dirección...
- B).-Hacer prevalecer nuestra soberanía en el CORREDOR MAN CESPED...
- C).-Aprovechar para la agricultura y colonización alrededor de 100.000 hectáreas de ricas tierras...
- D).-Resolver la mejor solución para la explotación y exportación de los yacimientos de hierro del Mutún...
- E).-Muchas otras ventajas...

-5-

nante tema,debo decir que la labor que cumple el C.S.D.N. es digno de elogio y ójala sigan dando el impulso que tanto necesita esta obra de positivo interés nacional...

Aún sin desear,debo referirme forzosamente,a que allí fui dado de baja.El memorandum me lo entregaron en Puerto Suárez en fecha 23 de enero sin viáticos ni el haber que legalmente me correspondía por ese mes;además me encontraba sin fondos por los gastos que habia hecho de mi propio peculio hasta para la alimentación de la gente,no sé si por el demasiado entusiasmo o patriotismo,porque en el último tiempo,fuimos practicamente abandonados a nuestra suerte...De no haber mediado esta circunstancia,creo yó,que ya tendríamos resuelto este importante problema...

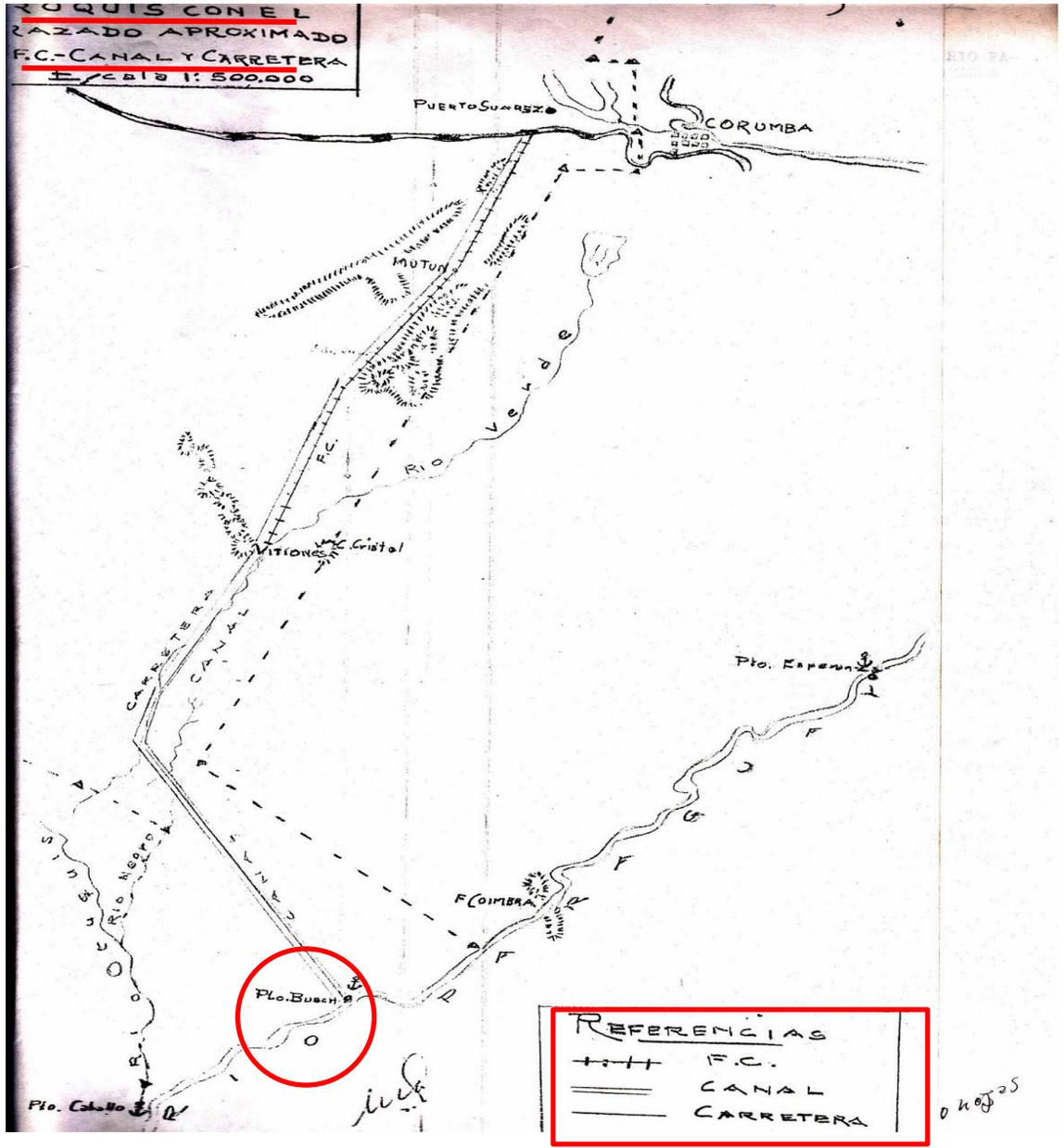
Fui relevado en el Comando de PUERTO BUSCH por el Sbtte.Ernesto Camacho en fecha 14 de enero de 1,953;éste reemplazo motivó el radiograma que transcribo "Comanregmil 5.-Roboré.-Nº8-53.-Hoy horas 7-45 llegamos Pto. Busch sin novedad Stop My. Aguirre y personal dicho puerto hállanse extremo agotamiento físico Stop Lancha retornará con My. Aguirre viernes 16 pte. (fdo.) Sbtte. Ernesto Camacho.-Cmte. Pto. Busch."

Tengo en mi poder los estudios,informes,fotografias,artículos de prensa y en fin toda una documentación que pienso publicarlos oportunamente en un libro...

La Paz,30 de Julio de 1.964.


Manuel Aguirre Q.
Oficial E.M.(r).

NOTA.-Adjunto un croquis y las copias de dos Oficios y un radiograma.



COPIA DEL OFICIO QUE MOTIVO LA ENTREVISTA CON PERSONEROS
DE LA ONU.

Mutún, 29 de Septiembre de 1,952

Señor

CORONEL, COMANDANTE DE LA REGION MILITAR N° 5.-

N° 3/52.

Roboré

Señor Coronel:

Sección
....

En la mañana de hoy, atendiendo a la solicitud del señor Pierre Delaitre, Delegado de la ONU en "Mineral Producción Export" formulada por intermedio del Comando del Grupo "Lanza" en fecha 19 del presente según radiograma Secc. I. N° 335/52, dirigido a esa superioridad, sostuve con él y su compañero de estudios Ingeniero Jhon Clarkman, una entrevista para intercambiar opiniones sobre la posibilidad del transporte de las explotaciones de MUTUN-SAN JUAN por PUERTO BUSCH sobre el Rio Paraguay.

Los señores Delaitre y Clarkman que estudian por orden de nuestro gobierno las posibilidades de explotación y transporte de la columbita de la serranía de Mutún, han sido informados de nuestros propósitos de abrir un puerto propio y darle movimiento y vida.

Objeto:
Indicado.

En el curso de la conferencia el señor Delaitre, dejó traslucir su opinión sobre el transporte de las ya citadas explotaciones por Puerto Suárez por resultar más corto y por eso más económico, deseo que lo considero unilateral y perjudicial a nuestros propósitos; pero, sin embargo, aceptó también mi punto de vista que juzga indispensable utilizar el puerto a fundarse.

Las razones para sostener mi opinión se fundan en las siguientes consideraciones:

Anexos
...

- a).-Las exportaciones por Puerto Busch resultarán mas económicas con el tiempo, si tomamos en cuenta los pagos por derecho que exigiría el Brasil para las exportaciones por su territorio.
- b).-Por Puerto Busch tendremos independencia, seguridad y continuidad puesto que será exclusivamente nuestro, circunstancia que elimina todo peligro de cortarse en cualquier momento la corriente de las exportaciones e importaciones, no solo de hierro sino también de muchas otras riquezas.
- c).-El momento histórico impone la necesidad de aprovechar esta oportunidad para tener un puerto propio de gran actividad, indispensable también para implantar nuestra soberanía en el Corredor Man Cesped.

Encarezco trascribir al Ministerio de Defensa y Estado Mayor General para que ellos a su vez, hagan conocer al Ministerio de Relaciones Exteriores.-

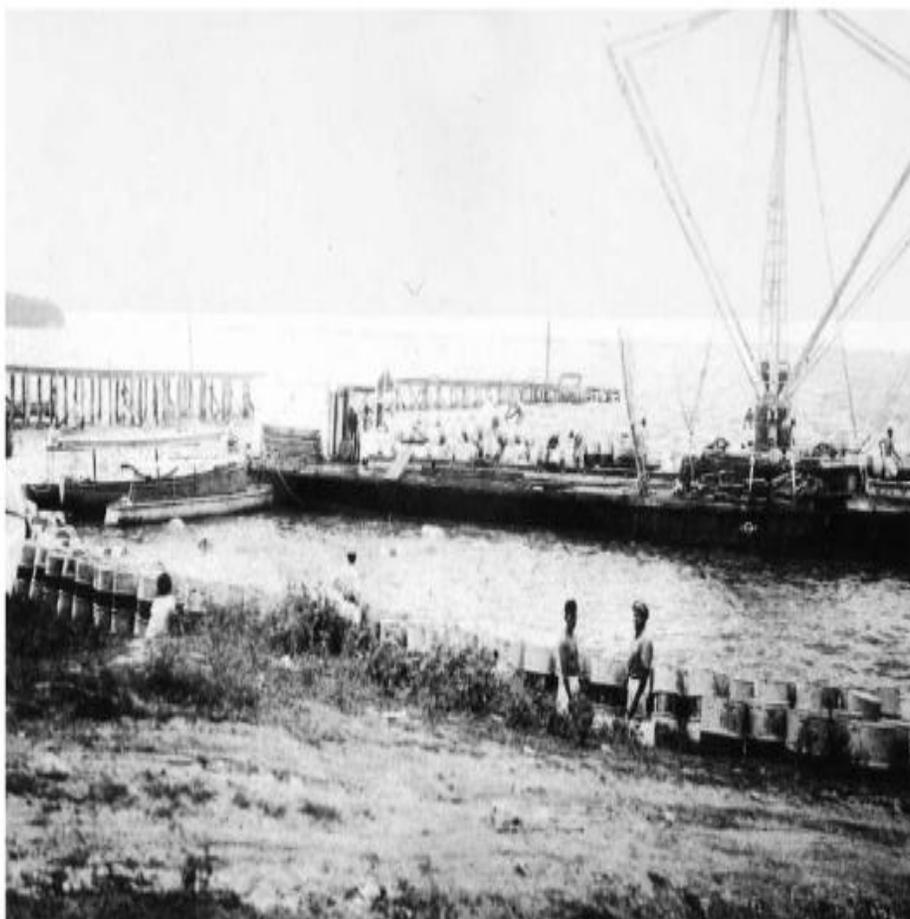
Con este motivo, tengo el honor de suscribirme como su atento y S.S.

(fdo.) My. Manuel Aguirre Q.
Cmte. del PUERTO BUSCH.

ANEXO “F”

**NAVIO CARGUERO EN PUERTO SUAREZ AÑO 1940 EVIDENCIAS DE LA
EXPLOTACION DEL MUTUN DE AL MENOS 72 AÑOS ATRAS**

Navío carguero de buen tamaño atracando en Puerto Suárez en la Laguna Cáceres hacia el año 1940. Foto proporcionada por gentileza de Mario Zambrana, Puerto Suárez.



ANEXO “G”

**LEY N° 2542, 4 DE NOVIEMBRE DE 2003 Fdo. HORMANDO VACA DIEZ
VACA DIEZ: PRESIDENTE INTERINO DE LA REPÚBLICA****PRIORIDAD NACIONAL, CONSTRUCCIÓN DE UN PUERTO DE
EXPORTACIÓN DENOMINADO “PUERTO BUSCH”****Bolivia: Ley N° 2542, 4 de noviembre de 2003**

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL, DECRETA:

Artículo 1°.- Declárase de Prioridad Nacional, la construcción de un puerto de exportación denominado “PUERTO BUSCH” en el Departamento de Santa Cruz, como vía alternativa de exportación de la producción nacional.

Artículo 2°.- Se autoriza al Poder Ejecutivo, realizar las gestiones de necesarias y urgentes para la captación de financiamiento tanto de organismos internacionales como de empresas privadas, para los estudios y ejecución del Proyecto, bajo las normas legales y reglamentarias vigentes.

Artículo 3°.- Se autoriza al Poder Ejecutivo, realizar las gestiones de financiamiento, formulación y ejecución del Proyecto Vial que conecta el tramo Motacucito - Puerto Busch, para completar la vinculación de salida de producción por dicha vía; Remítase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales. Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los veintiocho días del mes de octubre de dos mil tres años Fdo. Hormando Vaca Diez Vaca Diez, Oscar Arrien Sandoval, Enrique Urquidi Hodgkinson, Marcelo Aramayo P., Roberto Fernández Orosco, Valencia Espinoza.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República. Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los cuatro días del mes de noviembre de dos mil tres años. Fdo. HORMANDO VACA DIEZ VACA DIEZ PRESIDENTE INTERINO DE LA REPÚBLICA José Antonio Galindo Neder, Javier Gonzalo Cuevas Argote, Jorge Urquidi Barrau.

ANEXO “H”**LEY N° 1243, DE 10 DE OCTUBRE DE 2019 EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA**

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley: LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

LEY DE DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH**CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1. (OBJETO). La presente Ley tiene por objeto establecer el marco normativo para promover inversiones, industria y comercio en Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 262 de la Constitución Política del Estado

ARTÍCULO 2. (ALCANCE). Las disposiciones de la presente Ley, comprenden la realización de actividades industriales, comerciales e inversiones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que promuevan directa o indirectamente Puerto Busch, puertos en funcionamiento y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch.

ARTÍCULO 3. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). Están sujetas a la aplicación de la presente Ley, las personas jurídicas nacionales o extranjeras, las empresas públicas y las entidades que conformen alianzas estratégicas para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch.

ARTÍCULO 4. (FINALIDAD). La presente Ley tiene como finalidad:

- a) Promover inversiones que permitan el desarrollo de Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia Germán Busch, para el comercio hacia y desde el Océano Atlántico;

- b) Promover la utilización de los puertos de la Provincia Germán Busch para la exportación e importación de productos;
- c) Generar las condiciones para aumentar la carga que será comercializada por los Puertos de la Provincia Germán Busch;
- d) Impulsar Alianzas Estratégicas, en el marco de la normativa vigente, entre empresas públicas y privadas para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de los nuevos puertos de la Provincia Germán Busch.

ARTÍCULO 5. (DEFINICIONES). Para fines de la presente Ley, se define como:

- a) **Parque Industrial.** Toda extensión de terreno, dotado de infraestructura física, equipamiento y servicios necesarios para el establecimiento y desarrollo de industrias y empresas que en él se instalen;
- b) **Nuevos Puertos.** Puertos fluviales que a la fecha de promulgación de la presente Ley, no existen o no se encuentran en operaciones.

CAPÍTULO II : PARQUE INDUSTRIAL Y VOLUMEN DE CARGA

ARTÍCULO 6. (PARQUE INDUSTRIAL Y ACCESOS AL NUEVO PUERTO).

- I. Una vez determinada la ubicación y elaborado el diseño del nuevo puerto por la autoridad competente, el nivel central del Estado deberá:
 - a) Gestionar la provisión de los servicios básicos al nuevo puerto desde el inicio de la construcción de éste;
 - b) Encomendar los estudios necesarios para determinar la ubicación más idónea del parque industrial en inmediaciones del puerto, que incluya el estudio de evaluación del impacto ambiental y otros factores económicos y técnicos relevantes;
 - c) Gestionar el financiamiento para realizar el estudio de diseño técnico de los accesos a Puerto Busch y la construcción de los mismos.
- II. Para el cumplimiento del inciso a) del Parágrafo I del presente Artículo, se declara de interés del nivel central del Estado, las obras de infraestructura con su

equipamiento para la provisión de servicios básicos en el nuevo puerto y en el parque industrial de Puerto Busch.

ARTÍCULO 7. (GENERACIÓN DE VOLUMEN DE CARGA).

I. Las Empresas Públicas realizarán proyecciones de carga que puedan direccionar a los nuevos puertos con relación a los costos estimados. Si los costos son menores o iguales a los puertos que se utilizan en la actualidad, se dará prioridad al nuevo puerto.

II. Los empresarios privados a través de las entidades correspondientes, realizarán proyecciones de carga que puedan direccionar al nuevo puerto en función a los costos estimados.

ARTÍCULO 8. (MODALIDAD DE CONTRATOS).

I. Para la ejecución de actividades de diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de los nuevos puertos y parque industrial, las empresas públicas podrán suscribir contratos de alianzas estratégicas de inversión conjunta u otra modalidad

Contractual vigente, con empresas privadas nacionales o extranjeras.

II. Los consorcios que se presenten para los contratos de los nuevos puertos y el parque industrial, deberán estar en sociedad o asociación con empresas nacionales.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

ÚNICA. El Órgano Ejecutivo queda encargado de elaborar la reglamentación de la presente Ley, en el plazo de noventa (90) días hábiles computables a partir de su publicación.

Remítase al Órgano Ejecutivo para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los nueve días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

Sen. Adriana Salvatierra Arriaza
PRESIDENTA
CÁMARA DE SENADORES

Dip. Víctor Ezequiel Borda Belzu
PRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS

Sen. Victor Hugo Zamora Castedo
SEGUNDO SECRETARIO
CÁMARA DE SENADORES

Sen. Eliana Mercier Herrera
TERCERA SECRETARIA
CAMARA DE SENADORES

Dip. Sandra Cartagena Lopez
PRIMERA SECRETARIA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dip Norman Lazarte Calisaya
TERCER SECRETARIO
CAMARA DE DIPUTADOS

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, a los diez días del mes de octubre del año dos mil diecinueve

Evo Morales Ayma

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

Oscar Coca Antezana
MINISTRO OBRAS PÚBLICAS,
SERVICIOS, VIVIENDA
Y FINANZAS PÚBLICAS

Alberto Arce Catacora
MINISTRO DE ECONOMIA

Juan Ramón Quintana
MINISTRO DE LA PRESIDENCIA

Javier Zabaleta López
MINISTRO DE DEFENSA

ANEXO "I"**DECRETO SUPREMO N° 4674 – de 23/Feb/22****CAMBIA DE CARTERA DE ESTADO LA PRESIDENCIA CONSEJO
ESTRATÉGICO PARA APROVECHAMIENTO PUERTO BUSCH Y HPP.****LUIS ALBERTO ARCE CATACTORA****PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL BOLIVIA
CONSIDERANDO:**

Que el numeral 2 del Parágrafo I del Artículo 297 de la Constitución Política del Estado, determina que son competencias exclusivas, aquellas en las que un nivel de gobierno tiene sobre una determinada materia las facultades legislativa, reglamentaria y ejecutiva, pudiendo transferir y delegar estas dos últimas.

Que el numeral 11 del Parágrafo II del Artículo 298 del Texto Constitucional, establece como competencia exclusiva del nivel central del Estado, las obras públicas de infraestructura de interés del nivel central del Estado.

Que el Artículo 1 de la Ley N° 2542, de 4 de noviembre de 2003, declara de Prioridad Nacional, la construcción de un puerto de exportación denominado "PUERTO BUSCH" en el Departamento de Santa Cruz, como vía alternativa de exportación de la producción nacional.

Que el inciso g) del Artículo 290 de la Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte, dispone que el Estado Plurinacional de Bolivia priorizará la Hidrovía Paraguay - Paraná ? HPP como alternativa de salida al mar y facilitadora del comercio exterior en la Cuenca del Plata y países del Atlántico.

Que el inciso b) del Artículo 291 de la Ley N° 165, señala que es atribución del nivel central del Estado, a través de la autoridad competente, planificar y ejecutar el mantenimiento, mejoramiento y construcción de acuerdo a la clasificación de las vías navegables e infraestructura portuaria.

Que la Ley N° 1243, de 10 de octubre de 2019, de Desarrollo Integral de Puerto Busch, tiene por objeto establecer el marco normativo para promover inversiones, industria y comercio en Puerto Busch y otros nuevos puertos en la Provincia

Germán Busch, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 262 de la Constitución Política del Estado.

Que el resultado 3.3.4 de la Meta 3.3 "Impulsar la Integración Nacional e Internacional para Fortalecer los Centros Productivos con Sistemas de Transporte Carretero, Aéreo, Férreo, Fluvial y Urbano", del Eje 3 "Seguridad Alimentaria con Soberanía, Promoción de Exportaciones con Valor Agregado y Desarrollo Turístico" del Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025 "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones", aprobado por Ley N° 1407, de 9 de noviembre de 2021, señala que al 2025 se cuenta con Hidrovías que integran al país con los océanos pacífico y atlántico superando los obstáculos de la mediterraneidad para actividades productivas y logística.

Que los incisos f) y j) del Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894, de 7 de febrero de 2009, Organización del Órgano Ejecutivo, disponen que la Ministra(o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado tiene entre sus atribuciones, formular, promover, coordinar y ejecutar políticas y normas de transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y otros, cuando el alcance abarque más de un departamento y/o tenga carácter internacional; así como definir y ejecutar planes, programas y proyectos de infraestructura, vivienda, obras civiles y servicios públicos, de interés del nivel central del Estado, en el área de su competencia.

Que el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 3826, de 13 de marzo de 2019, crea el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná que en adelante se denominará CEAPB - HPP, como instancia de análisis, evaluación y elaboración de proyectos, propuestas y políticas públicas para el aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná, en el marco de la Alianza Estratégica para el Desarrollo de Puerto Busch "Bolivia hacia el Océano Atlántico".

Que el Parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 3826, establece que el CEAPB - HPP estará presidido por el Ministro de Gobierno.

Que conforme el Decreto Supremo N° 29894, la Ministra(o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda cuenta con las atribuciones e instancias técnicas establecidas en su estructura que le permiten cumplir con las determinaciones adoptadas por el CEAPB - HPP, para concretar el acceso al Océano Atlántico a través de la Hidrovía Paraguay - Paraná. En ese sentido, corresponde que el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda sea quien presida el CEAPB - HPP.

EN CONSEJO DE MINISTROS, DECRETA:

ARTÍCULO 1.- (OBJETO).

El presente Decreto Supremo tiene por objeto cambiar la cartera de Estado que presida el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de la Hidrovía Paraguay - Paraná, para lo cual se modifica el Parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 3826, de 13 de marzo de 2019

ARTÍCULO 2.- (MODIFICACIONES).

Se modifica el Parágrafo II del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 3826, de 13 de marzo de 2019, con el siguiente texto:

"II. El CEAPB - HPP estará presidido por la Ministra o el Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda."

El señor Ministro de Estado en el Despacho de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente D S.

Es dado en la Casa Grande del Pueblo de la ciudad de La Paz, a los veintitrés días del mes de febrero del año dos mil veintidós.

FDO. LUIS ALBERTO ARCE CATAORA, Rogelio Mayta Mayta, Maria Nela Prada Tejada, Carlos Eduardo Del Castillo Del Carpio, Edmundo Novillo Aguilar, Felima Gabriela Mendoza Gumiel, Marcelo Alejandro Montenegro Gomez Garcia
MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS E INTERINO DE
HIDROCARBUROS Y ENERGÍAS, Nestor Huanca Chura, Edgar Montaña Rojas, Ramiro Felix Villavicencio Niño De Guzman, Ivan Manolo Lima Magne, Verónica Patricia Navia Tejada, Jeyson Marcos A

ANEXO “J”

REPORTES PERIODISTICOS SOBRE EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH

1. PROMULGAN LEY PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE PUERTO BUSCH, UNA VÍA AL OCEANO ATLÁNTICO Tweets by mincombolivia



La Paz, 10 de octubre de 2019 (MC).- La Ley para el Desarrollo Integral de Puerto BUSCH fue promulgada este jueves, uno de los proyectos más anhelados que beneficia al comercio exterior boliviano, que convertirá a esta terminal portuaria en la vía para la exportación de productos por el océano Atlántico.

El presidente Morales procedió a promulgar la nueva norma legal en instalaciones de la Cámara de Industria, Comercio, y Turismo (CAINCO) de Santa Cruz.

“Santa Cruz es el departamento de integración de toda Bolivia, es el centro de encuentro de culturas e identidades. Con Puerto BUSCH y el HUB de la terminal aérea de Viru Viru, será un departamento de integración intercontinental”, expresó Morales.

El 31 de diciembre de 2018, se firmó el acta de compromiso para la alianza estratégica para el desarrollo de Puerto Busch 'Bolivia hacia el océano Atlántico' entre el Gobierno y empresarios privados del país, que concretó la creación del Consejo Estratégico para el aprovechamiento de la terminal portuaria.

En la oportunidad, el vicepresidente de la CAINCO, Orlando Vaca, calificó la promulgación de esa norma como un hito histórico que permitirá al país ser más competitivo con potencial productivo consolidado, gracias a una salida soberana al océano Atlántico.

“Sin lugar a dudas que esta ley nos va a ayudar para poder crear las infraestructuras, poder capitalizar, poder desarrollar todo este proceso que queremos generar en este

centro logístico en Puerto Busch y en los otros puertos anexos a Puerto Busch", expresó.

Por su parte, el ministro de Gobierno, Carlos Romero, dijo que el proyecto de implementación de Puerto Busch tiene una agenda para su concreción.

"Es la posibilidad de una proyección geoestratégica, es un complejo de enorme desarrollo estratégico que va a ser implementado en el país", afirmó la autoridad.

2. PUERTO BUSCH ES EL ANHELO PARA EL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO

Por Uruguay Visión Marítima - **septiembre 14, 2017**

Puerto Busch es el anhelo para el comercio exterior boliviano con soberanía” es lo que indican desde la Cámara de Exportadores, Logística y Promoción de Inversiones de Santa Cruz (Cadex) ya que es considerado como la mejor alternativa para el comercio boliviano con salida directa al atlántico. Oswaldo Barriga, presidente de Cadex, señaló que una vez expedita la hidrovía Paraguay – Paraná, Puerto Busch podría significar un ahorro entre 8 y 14 dólares por tonelada para los exportadores. Este ahorro se generaría en base a la reducción de tiempo y costo financiero porque “actualmente un exportador al mover un convoy de 16 barcasas por el Canal Tamengo (Puerto Quijarro) demora de un día y medio a dos días, a eso hay que sumar lo que significa para el exportador, en costos, navegar desde ahí 250 kilómetros hasta llegar a Puerto Busch. Esto en temas monetarios sería entre 8 a 14 dólares el ahorro por tonelada”, ejemplificó. Ventajas. La construcción del Puerto brindaría una alternativa competitiva de salida al océano Atlántico a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná, para la carga de todo tipo. Barriga señaló que han demostrado con argumentos técnicos los beneficios de Puerto Busch para el comercio exterior, un anhelo nacional que durante años ha esperado que los diferentes gobiernos lo hagan realidad. Recientemente desde el Gobierno de la República de Italia se hizo manifiesto el interés de financiar con 600 millones de dólares el proyecto de Puerto Busch. Para la Cadex, el ofrecimiento fue considerado como positivo y esperanzador, pero la decisión final está en el Gobierno nacional, nivel responsable de asumir la disposición respecto a la adjudicación para su construcción.

“Ya el Gobierno tiene claro que Puerto Busch es muy importante, lamentablemente no hay la decisión ni el financiamiento, pero entendemos que en los próximos dos años el Gobierno estaría en condiciones de conseguir un financiamiento definitivo para la construcción del puerto”, sostuvo el presidente de esta institución. José Luis Martínez, asambleísta de la provincia Germán Busch, presentó un proyecto para declarar prioridad departamental la implementación del Puerto Busch como una salida soberana al océano Atlántico. Beneficio para el comercio boliviano. El comercio exterior se verá beneficiado con la habilitación de Puerto Busch, en especial los que generan importantes volúmenes de carga, por ejemplo: el agropecuario, agroindustrial, insumos, bienes intermedios y mineros. Por ello, se considera que este puerto no solo beneficiará a Santa Cruz, sino al resto del país, tanto en las exportaciones como en las importaciones. A través del sistema flu vial que vincula al país con el Atlántico se pueden transportar grandes volúmenes de carga y existe conexión a puertos uruguayos, argentinos y paraguayos, aunque el tiempo del transporte suele ser mayor frente a otras opciones, por lo que para el transporte de mercadería perecedera, se debe habilitar el ingreso de embarcaciones autopropulsadas. La construcción de Puerto Busch, brindaría soberanía e independencia de países vecinos, y evitaría los problemas que hoy se tienen para poder atravesar territorio extranjero con carga en tránsito a puertos marítimos. Las perspectivas de crecimiento en la carga de exportación e importación hacen necesaria la construcción de Puerto Busch, que además reducirá los costos de los fletes y los tiempos de tránsito respecto a los puertos utilizados en la actualidad, además de evitar dificultades de navegación en la zona de Corumbá – Brasil.

Es importante señalar el Canal Tamengo, que en la actualidad tiene tres puertos totalmente funcionales y que cuentan con toda su capacidad. Estos puertos operables tienen la capacidad de recibir y mover carga a granel, contenerizada y de proyectos, debido a las inversiones realizadas por las empresas que los operan. También es necesario resolver algunos problemas de calado (profundidad) en la zona comprendida entre el río Apa y Asunción, además de mejorar las condiciones de acceso a la carga boliviana en los puertos de transbordo. Una alternativa para unirse al comercio del Cono Sur. Ricardo Fernández, vicepresidente de Cadex, indicó que

Puerto Busch unirá a todo el Cono Sur, además que no solo beneficiará a Santa Cruz, sino a todo el país. De llegarse a construir el proyecto, no causará perjuicio a los puertos chilenos, toda vez que no es un tema de reemplazarlos, sino de complementar . Puerto Busch será una alternativa, lo que queremos es incrementar la capacidad de producción en Bolivia, porque en vez de tener una salida que genere un “cuello de botella” cuando hay situaciones adversas, podemos tener diferentes salidas, que promovería la producción. Infraestructura a la medida de las necesidades. Se debe tener servicios para el transporte de contenedores, fertilizantes, graneles, líquidos y sólidos en lo que incluye el tema del Mutún (minerales) cámaras de frío, almacenes e infraestructura para combustibles. Actualmente, las exportaciones bolivianas tienen una gran desventaja con respecto a los países vecinos, los costos logísticos más altos que deben pagar, eso es algo real y concreto; el sector exportador tiene ese problema a consecuencia de la deficiente logística. Es claro que los modos de transporte más eficientes son el fluvial y el marítimo, esto hablando de volúmenes y costos. La infraestructura necesaria que debe incorporarse en ese puerto debe ser previendo todas las necesidades actuales y futuras de los sectores exportadores.

Caída en volumen en el sector exportador

Según la evaluación del primer semestre del 2017, la caída en volumen marca la tendencia en el sector exportador. Las exportaciones a nivel nacional reflejan una reducción del volumen del 24% con respecto al primer semestre del 2016. De igual manera, al analizar el valor sin considerar los hidrocarburos y minerales, las exportaciones No Tradicionales se redujeron en 14%. Cifras que aproximadamente representan 110 millones de dólares menos en productos No Tradicionales, con respecto a los seis primeros meses del pasado año. En tanto, el volumen es alrededor de 400 mil toneladas menos de exportación con respecto al mismo periodo del año 2016.

3. *PUERTO BUSCH, VITAL PARA EL DESARROLLO BOLIVIANO'*

Mario Suárez – Riglos Geólogo y ex asesor de gerencia de explotación de YPFB

La ausencia de políticas y visión para la zona oriental del país, han impedido su desarrollo pleno. Si nos remontamos a la historia, el año '54 recién se termina un camino carretero que conecta Cochabamba – Santa Cruz como principal proveedor de alimentos cubriendo una demanda alrededor del 70 % del consumo en Bolivia, en la actualidad. Pero, ¿Cuán importante es desarrollar Puertos Busch para Santa Cruz y Bolivia? Inmensa, ya que su consolidación se constituye para la región, así se continúen usando los puertos de Arica (Chile) o Ilo (Perú). Si bien el proyecto requiere una gran inversión para la construcción de un ferrocarril desde Motacucito y un buen embarcadero; con ello se tendría salida al Atlántico durante los 365 días al año para todo tipo de productos, lo que impulsaría el progreso de toda la región. Como cruceños, desde siempre hemos anhelado la consolidación de Puerto Busch, pero también el surgimiento de El Mutún, proyectos que son prácticamente interdependientes. A principios del siglo XX, ya se tenía conciencia de la riqueza del cerro, en consecuencia trataron de construir desde El Mutún algún camino que lo conecte con el río Paraguay, pero esta acción quedó solo en la iniciativa de algunos personeros político de los gobiernos de turno y al final no fue considerado. Como bolivianos, tenemos que darle el impulso a la región sudeste como bastión del país, realmente lo necesita y se lo merece. Además, el desarrollo de Puerto Busch y El Mutún, darían una gran propulsión a la economía boliviana. Asimismo, de haberse consolidado la industria del acero, con las 40 mil millones de toneladas de hierro, más el manganeso habría otras fuentes de trabajo y progreso, ya tuviéramos nuestra acería desarrollada y se hubiera generado una serie de sub industrias alrededor de esta industria matriz, lo cual en todo el mundo es básica. Necesariamente, El Mutún tiene que tener a Puerto Busch como su puerto natural y estratégico para sacar sus reservas, ya sea de forma mineral o metálica. Los frutos se sentirían a corto plazo mediante la exportación y generación de divisas. “Puerto Busch podría significar un ahorro entre 8 y 14 dólares por tonelada para los exportadores, esto en base a la reducción de tiempo y costos financieros”. **Oswaldo Barriga Presidente de Cadex**

BOLIVIA BUSCA CONSOLIDAR PUERTO BUSCH SOBRE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ CON EL OBJETIVO DE DINAMIZAR LAS EXPORTACIONES POR EL OCÉANO ATLÁNTICO

Para Bolivia el desarrollo de puerto Busch es fundamental en el tema de desarrollo de la carga boliviana, considerando que su ubicación estratégica tiene un potencial para el manejo de la carga boliviana y también de otras cargas como las de Brasil, que necesita conectarse con el Océano Pacífico, explicó el gerente de la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B), Dante Justiniano, en entrevista con *Sputnik*. Puerto Busch está ubicado en la provincia Germán Busch del departamento de Santa Cruz (este), en la zona fronteriza con Brasil, desde donde ya se exportan derivados de soja y hierro a mercados de Europa, mediante la hidrovía Paraguay-Paraná.

La importancia de Puerto Busch es estratégica para Bolivia debido a que en esa región se ubica el proyecto de la estatal Empresa Siderúrgica Mutún (ESM) que producirá 200.000 toneladas de acero en 2023. La construcción tiene un avance del 58% y está sobre un yacimiento de hierro de 40.000 millones de toneladas.

Otra razón por la que Puerto Busch tiene relevancia internacional es que estará vinculado al Corredor Ferroviario Bioceánico, que impulsa Bolivia, para movilizar carga entre los puertos brasileños, chilenos y peruanos.

Actualmente, se realiza el estudio de preinversión que definirá los fondos y se tiene previsto levantar las edificaciones complementarias junto al actual muelle, donde se operará sobre 1.000 metros de la ribera de la hidrovía.

"Para nosotros es importante que este año ya operemos con la carga de granos como la soja y en los próximos dos años ya tengamos las instalaciones y el puerto mismo para manejar todo tipo de carga (...) El estudio de preinversión está previsto concluir hasta fin de año y en los próximos dos años toda la etapa de la construcción y ejecución de la obra", detalló.

Las autoridades bolivianas buscan agilizar el funcionamiento del puerto para atender las exportaciones del oriente del país, que es la más industrializada. El funcionario boliviano proyecta el movimiento inicial de carga de 5 millones de toneladas por año y se prevé llegar a los 20 millones con la producción agroindustrial de Santa Cruz.

La hidrovía

Para el gerente técnico y de operaciones de la Cámara de Exportadores, Logística y Promoción de Inversiones (Cadex), Rafael Riva, indicó que "Puerto Busch es una alternativa que ya se usa, porque existe un muelle, que está administrada por Empresa Siderúrgica Mutún [ESM], por donde exporta minerales, pero falta desarrollar para la exportación de otro tipo de cargas", explicó.

Actualmente, en la zona del canal Tamengo, afluente de la hidrovía Paraguay-Paraná, funcionan tres puertos privados: Aguirre, Gravetal y Jennefer, que se destinan a las exportaciones de la producción agrícola como la soja y sus derivados.

"Puerto Busch no reemplazará a los puertos del Canal Tamengo, sino que es complementario. La forma en que se vaya a implementar puede ser con inversión pública, al estar en zona fronteriza, pero también existe la posibilidad de una sociedad pública-privada", planteó.

De acuerdo con estimaciones de la Cadex, el potencial de los puertos sobre la hidrovía Paraguay-Paraná puede llegar a los 10 millones de toneladas.

Carga boliviana

Según Cadex, el 68% de la carga marítima boliviana se exporta por puertos chilenos, el 9% por puertos peruanos y el 23% por el océano Atlántico. Los principales productos exportados por puertos privados sobre la hidrovía Paraguay-Paraná son torta de soja y soja, mientras que los productos importados son diésel y gasolina.

Bolivia: Culmina sin mayores resultados movilización que exigía consolidación de Puerto Busch: Portal Portuario 29 /julio/22

Por MundoMarítimo

La movilización que exigía la consolidación del **Puerto Busch**, la materialización de la interconexión vial Puerto Suarez-Mutún-Puerto Busch y la limpieza de la **hidrovía del canal Tamengo**, culminó sin mayores resultados en la mañana del viernes 29 de julio. Esto luego que comenzara en la jornada del día anterior con el bloqueó de vías en Puerto Suárez, Santa Cruz, según informó el medio El Deber.

Lo precedente después que se conformara una mesa de dialogo integrada por la **Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)**, la **Dirección General de Transporte (DGTA)** y el grupo desplegado en las calles. Instancia que no resultó del todo fructífera para las exigencias del movimiento, debido a la imposibilidad de conseguir una atención plena a las demandas, como consecuencia de los largos plazos de ejecución de sus peticiones.

Bajo este contexto, **Jacinto Sánchez, vocero de la movilización**, expresó que no hubo avance dado que el proyecto más cercano que se incluyó en las demandas requeriría de, al menos, dos años para su implementación. “No podemos ser irresponsables de mantener la movilización por más tiempo si los resultados no se va a dar a corto plazo. Tenemos que repensar las cosas y que acciones que tenemos que tomar para que ‘El polo del desarrollo del sudeste boliviano’ se pueda dar”, manifestó.

Por su parte, el **viceministro de Transporte, Israel Ticona**, indicó respecto a la implementación de Puerto Busch que “el proyecto se prioriza en el Plan Sectorial de Desarrollo Integral (PSDI) y a la fecha cuenta con los términos de referencia (TDR) del estudio de diseño técnico de preinversión”, en base a lo recopilado desde la Agencia Boliviana de Información (ABI).

En concreto, el proyecto de mejoramiento y ampliación de la **Terminal de Carga Puerto Busch** contempla la inversión de USD 482.311 y se encontraría en etapa de gestión de financiamiento.

En atención a la petición de limpieza para la navegabilidad de la **hidrovía del canal Tamengo**, se expuso que cuenta con los términos de referencia del estudio para el

mejoramiento de condiciones. La vía tendría por objetivo transportar carga hacia diferentes puntos de Bolivia y el extranjero.

Finalmente, entre las demandas levantadas por el movimiento también se encontraba una referente a la remodelación

del **Aeropuerto Internacional Salvador Ogaya Gutiérrez**, ante lo cual el viceministro señaló que se invertirá más de 370 mil dólares en el estudio de actualización y complementación para la reactivación de la terminal aérea.

Puerto Busch, Bolivia: En seis meses se define una de las tres alternativas técnicas para el nuevo terminal Gobierno y privados acordaron definir el proyecto entre las opciones ferroviaria, carretera y fluvial

Mediante una alianza público-privada firmada el 31 de diciembre de 2018 se sentaron las bases para que dentro de seis meses se presente un proyecto de diseño final de Puerto Busch para ser licitado e iniciar las obras. Tres serán las alternativas que definirán las características del futuro puerto que será administrado un 100% por personal boliviano, según consignó *El Deber*.

La primera opción es la ferroportuaria, que ya cuenta con licencia ambiental. Se trata de la construcción de una línea férrea de 137 kilómetros desde Motacucito hasta Puerto Busch, obra que incluye la construcción del puerto y necesitará una inversión de US\$585 millones.

La segunda alternativa es la carretera que se divide en dos etapas: la primera es la construcción de 35 km de Puerto Suárez a Mutún con un costo de US\$52 millones y la segunda, que necesitará una inversión de US\$580 millones, es la construcción del tramo Mutún-Puerto Suárez, con una longitud de 113 km; esta opción también ya cuenta con licencia ambiental, pero no contempla la infraestructura para el puerto.

Mientras que la tercera opción es la fluvial, que precisará de un canal navegable de 80 kilómetros sobre el río Negro hasta la localidad de San Juan y es ahí donde se construirá el nuevo puerto soberano, para lo cual se necesitan US\$880 millones, alternativa que aún no cuenta con licencia ambiental.

El director del Comité Pro Santa Cruz, José Padilla, explicó que el futuro del puerto tendrá que salir de estas tres alternativas y que eso estará a cargo de un consejo técnico-

jurídico integrado por los Ministerios de Relaciones Exteriores, de Gobierno, de Economía, de Obras Públicas, de Defensa, de Planificación y de Desarrollo Rural y Tierras.

Mientras que por el lado de los privados la Confederación de Empresarios Privados de Bolivia y la Federación de Empresarios Privados de Santa Cruz estarán en el consejo que será el encargado de analizar estas alternativas y en no más de seis meses realizar el diseño final de ingeniería (TDR) y licitar la obra.

Padilla sostuvo que se debe confiar en esta alianza en donde el Gobierno se compromete a garantizar la inversión para la construcción de la infraestructura que permita acceder a Puerto Busch, mientras que los privados destinarán recursos para su construcción y estarán a cargo de su administración.

“No se puede seguir posponiendo la posibilidad de contar con un puerto soberano con acceso al Atlántico que permita el desarrollo de Bolivia. Este es un primer paso, pues debemos pensar en un desarrollo integral como la del turismo, algo que explota muy bien Brasil del lado de Corumbá, en donde el Pantanal le genera millones de dólares de ingresos; Bolivia también puede hacer lo mismo”, precisó.

Sobre este acuerdo el ministro de Gobierno, Carlos Romero, remarcó la importancia del acuerdo y detalló que se va a garantizar el diseño técnico de preinversión de Puerto Busch, en coordinación con el sector privado.

La autoridad indicó que se tiene el compromiso de realizar inversiones que garanticen la construcción de los accesos carreteros, fluviales y/o ferroviarios hasta la zona donde se construirá Puerto Busch sobre la base del estudio de factibilidad y que se garantizará gradualmente la provisión de los servicios básicos necesarios para el funcionamiento de la infraestructura portuaria.

Así como también establecer la normativa y los acuerdos nacionales e internacionales necesarios para facilitar la gobernanza portuaria y operación comercial de Puerto Busch.

Puerto Multipropósito

Si bien aún no se define el diseño de ingeniería del nuevo terminal, a priori debe concebirse como un terminal portuario multipropósito, con una capacidad de carga de 10 millones de toneladas.

El presidente de la Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia (Caneb), Wilfredo Rojo, señaló que esa capacidad de carga le dará aire al puerto por unos diez años y a su criterio es lo mínimo que se debe pedir para ser una terminal de envergadura.

Otra de las características es que el puerto tenga la capacidad de almacenar y cargar granos, minerales, hidrocarburos, líquidos, fertilizantes y maquinaria; a esto, según Rojo, se le debe agregar la construcción de un astillero para la reparación de las barcasas, así como también un buen espacio para la parte administrativa y comercial.

Rojo puntualizó que luego de tres meses de trabajo se logró convencer al Gobierno de que Puerto Busch debe ser la terminal por excelencia para las exportaciones nacionales y no los puertos ubicados en el canal Tamengo, los cuales sufren del problema de espacio y de la poca profundidad de sus aguas.

Por Mundo Marítimo