

UNIVERSIDAD MAYOR DE "SAN ANDRES"

*FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS
POLITICAS*

*ILO Y EL CORREDOR INTEROCEANICO:
REALIDAD GEOGRAFICA Y REALIDAD
JURIDICA
INTERNACIONAL*

Tesis de grado para optar licenciatura en Derecho

Postulante: Patricia Roxana Castillo Landa.

Asesor : Dr. Felipe Tredinnick Abasto.

La Paz - Bolivia

1 9 9 9

Agradecimiento:

*A mi asesor Dr. Felipe
Fredinnick A., por su confianza
sabiduría y permanente lucha
por los derechos de nuestro País*

Agradecimiento:

A mi papá: Lic. Max Castillo Simbrón

quién con amor, paciencia y dedicación instruyó mi vida, y mi vocación por el derecho, siendo él mi máximo ejemplo de sabiduría. A mi hermano

Alvaro Max Castillo Landa, quién es la luz de mi vida.

por quienes vivo.

"NUESTRA PATRIA ES AMÉRICA"

Simón Bolívar

INDICE

ILO Y EL CORREDOR INTEROCEANICO : REALIDAD GEOGRAFICA Y REALIDAD JURIDICA INTERNACIONAL

CAPITULO 1

JUSTIFICACION

1.1	. Identificación del problema.....	6
1.2	. Hipótesis.....	7
1.3	. Objetivos	
1.3.1	. Objetivos generales.....	7
1.3.2	. Objetivos específicos.....	7
1.4	. Alcances (delimitación del tema).....	8

CAPITULO 2

ANTECEDENTES HISTORICOS

2.1	. Percepción histórica sobre los resultados de la guerra del pacífico.....	8
2.2	. Tratado de 1904.....	12
2.3	. Historia desde una perspectiva Chilena.....	29
2.4	. Las guerras de la guerra.....	33
2.5	. Etapas de la guerra.....	36
2.6	. Convenios sobre el derecho del Mar.....	39
2.7	. Declaración de Ilo 1992.....	46
2.7.1	Convenio Marco.....	49

CAPITULO 3

MARCO TEORICO

3.1	. COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DEL PUERTO DE ILO	
3.1.1	. Introducción.....	51
3.1.2	. Transporte marítimo internacional.....	52
3.1.3	. Situación portuaria de ILO.....	56
3.1.4	. Transporte terrestre.....	62
3.1.5	. Marco regulatorio del Transporte.....	69
3.1.6	. Reglamento del Transporte internacional.....	70
3.1.7	. Problemas actuales en la frontera Perú- Bolivia.....	71
3.1.8	. Comercio exterior en Bolivia.....	73

3.2	<i>.ESTRUCTURA DEL CORREDOR INTEROCEANICO</i>	
3.2.1	<i>. Integración física y Puertos.....</i>	75
3.2.2	<i>. Desarrollo de los corredores interoceánicos.....</i>	76
3.2.3	<i>. Políticas y estrategias del terminal marítimo de Ilo.....</i>	79
3.2.4	<i>. Globalización del transporte Internacional.....</i>	81
3.2.5	<i>. Canales Interoceánicos.....</i>	84
3.3	<i>.LEGISLACION</i>	
3.3.1	<i>. Sistema nacional de carreteras.....</i>	85
3.3.2	<i>. Ley corredores de exportación.....</i>	101
3.3.3	<i>. Ley general de concesiones.....</i>	103

CAPITULO 4

PLAN DE INVESTIGACION

4.1	<i>. Introducción.....</i>	112
4.2	<i>. Metodología de investigación.....</i>	113
4.3	<i>. SERVICIOS QUE PRESTA EL TERMINAL PORTUARIO ILO</i>	
4.3.1	<i> Tarifas de Enapu.....</i>	114
4.3.2	<i> Instalaciones y Equipo.....</i>	115
4.3.3	<i> Resumen de Características.....</i>	115
4.3.4	<i> Facilidades de Acceso.....</i>	117
4.3.5	<i> Privatización del Puerto de Ilo.....</i>	122
4.4	<i>. RED FUNDAMENTAL POR RUTAS</i>	
4.4.1	<i>. Transformación de la estructura organizacional.....</i> <i>(servicio nacional de caminos)</i>	124
4.4.2	<i>. Estado físico de la red fundamental.....</i>	127
4.4.3	<i>. Plan nacional de mantenimiento.....</i>	128
4.4.4	<i>. Plan piloto de mantenimiento.....</i>	129
4.5	<i>. NORMAS PARA LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS</i>	
4.5.1	<i>. Conexión internacional y corredores exportación.....</i>	130

4.6	<i>RED VIAL NACIONAL EXISTENTE</i>	
4.6.1	<i>. Corredor Este - Oeste.....</i>	<i>131</i>
4.6.2	<i>. Ejecución de actividades en el período1998.....</i>	<i>131</i>
4.7	<i>MANTENIMIENTO DE CARRETERAS</i>	
4.7.1	<i>. Coordinación regional del altiplano(mantenimiento de Puentes)...</i>	<i>133</i>
4.7.2	<i>. Coordinación regional del oriente.....</i>	<i>134.</i>
4.7.3	<i>. Coordinación regional del valle.....</i>	<i>134</i>
4.8	<i>CONSTRUCCION DE CARRETERAS</i>	
4.8.1	<i>. Diseño y estudio de proyectos.....</i>	<i>135</i>
4.8.2	<i>. Ley de cargas.....</i>	<i>135</i>

CAPITULO 5

NECESIDAD DE CREAR UN CORREDOR INTEROCEANICO

5.1	<i>. Memorandum de entendimiento.....</i>	<i>136</i>
5.2	<i>. Anteproyecto de la reglamentación del corredor interoceánico.....</i>	<i>138</i>
5.3	<i>INSTRUMENTOS SUSCRITOS</i>	
5.3.1	<i>. Acuerdo sobre el reglamento del comité de frontera.....</i>	<i>141</i>
5.3.2	<i>. Acta final de la primera reunión de la comisión.....</i>	<i>147</i>
5.3.3	<i>. Declaración conjunta del 15 de diciembre de 1998.....</i>	<i>150</i>
5.3.4	<i>. Corredores de integración ministerio de caminos.....</i>	<i>153</i>

CAPITULO 6

	<i>CONCLUSIONES.....</i>	<i>157</i>
--	--------------------------	------------

CAPITULO 7

ANEXOS

INDICE CRONOLOGICO

DENTRO DE LA PRESENTE TESIS, SE PRESENTAN LAS
SIGUIENTES FECHAS HISTORICAMENTE IMPORTANTES

- * Guerra del pacífico 1821 -1879 primera etapa.
- * Guerra del pacífico 1883 -1929 segunda etapa.
- * Tratado de 1904.
- * Convención sobre derechos del mar de 1982.
- * Declaración de Ilo de 1992.
- * Ley general de concesiones de obras públicas de transporte aprobada el 22 de junio de 1998.
- * Sistema nacional de carreteras publicada el 31 de agosto de 1998.
- * Corredores de Integración La Paz, marzo de 1999.
- * Ley N°1961 del 23 de marzo de 1999." Corredores de exportación de energía, hidrocarburos y telecomunicaciones de necesidad nacional.

G L O S A R I O

Corredor.- Pasillo de un lugar determinado. Camino cubierto, es un sendero que comprende un principio y un final.

.Interoceánico.- Que tiene su comienzo en el océano y termina en tierra, conexión que termina en tierra.

Bioceánico.- Que comienza y termina en el Océano, es decir comienza en un Océano pasa por tierra y termina en otro océano diferente.

Legislación.- Conjunto de las leyes de un estado: cuerpo de leyes o disposiciones referentes a una materia. Acción de legislar.

Tratado internacional.- convenio entre dos gobiernos.

Puerto.- lugar de la costa dispuesto por el hombre para dar abrigo a los barcos. Ciudad edificada junto al mar.

Integración.- acción y efecto de integrar proceso de unificación de varias entidades antagónicas. Coordinación de las actividades de varios órganos.

Convenio.- Pacto, ajuste. Acuerdo entre partes interesadas.

Cláusulas.- Cada una de las disposiciones de un contrato, documento, etc.

ILO Y EL CORREDOR INTEROCEANICO :REALIDAD GEOGRAFICA Y REALIDAD JURIDICA INTERNACIONAL.

CAPITULO 1

JUSTIFICACION

En atención a que existe la necesidad de que se sistematicen legalmente convenios, compromisos, tratados, etc. De vinculación caminera dentro del País y al exterior, corresponde hacer estudios de investigación que permitan la posibilidad de que nuestro país cumpla con efectividad la ley de integración o ley Corazón, considerando que la situación geográfica de Bolivia que se encuentra entre países que tiene acceso tanto al océano Pacífico como al Atlántico y la necesidad de integrar a través del transporte carretero económico la circulación de mercancías de los países limítrofes en cuestión y allende los mares, vinculación con Asia, Africa y Europa.

He visto por conveniente efectuar estudios de investigación sobre los aspectos señalados anteriormente en la presente tesis que la he denominado:

ILO Y EL CORREDOR INTEROCEANICO: REALIDAD GEOGRAFICA Y REALIDAD JURIDICA INTERNACIONAL.

1.1 IDENTIFICACION DEL PROBLEMA.-

El problema central esta dado por la falta de una legislación que permita el pleno aprovechamiento de las ventajas conseguidas por el País a través del tratado de Ilo, entendiendo este como punto de partida del corredor interoceánico más importante que comienza en ILO pasando por La Paz, Cochabamba, Santa Cruz y termina en Puerto Suárez.

El principal problema es que El País esta demorando excesivamente en tomar definiciones jurídico institucionales sobre el desarrollo de la vía indicada.

1.2 HIPOTESIS.-

Al establecer, potencializar con permanente mantenimiento el Corredor de carreteras Interoceánico (Pacífico y Atlántico) que tenga como punto de partida el Puerto de Ilo en el Perú y termine en Puerto Suarez, así como la institucionalización de una dependencia legal, en el Ministerio de Transportes que se encargue exclusivamente del cumplimiento de convenios, tratados Internacionales y de corredores, con la participación conjunta de la Cancillería. Será posible que Bolivia se constituya en el país integrador de sus vecinos identificándose como el corazón comercial de Sud América.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GENERAL.- Proponer el cumplimiento de la reglamentación adecuada para el corredor Interoceánico a través de la creación de una dependencia Legal dentro del Ministerio de Transportes el cuál se encargue únicamente de la legislación de Corredores en Bolivia y tratados Internacionales de corredores con nuestros Países vecinos.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.-

- Demostrar que la puesta en vigencia del corredor interoceánico, que tenga como punto de partida el puerto de Ilo en el Pacífico y concluya en la ciudad fronteriza de Puerto Suarez; debidamente normado a través de un tratado Internacional, el mismo que debe ser cumplido, contribuirá definitivamente a la integración de Bolivia con sus vecinos y facilitará el desarrollo del País en diferentes aspectos*
- Demostrar la necesidad de implementar acuerdos internacionales que tienden al desarrollo del País y de Latinoamérica.*
- Demostrar la necesidad de hacer cumplir los derechos adquiridos dentro del derecho Internacional Público en la Declaración de Ilo en 1992.*
- Demostrar la necesidad de establecer mecanismos que permitan que Bolivia actúe como eje central del Corredor Interoceánico y obtener ingresos económicos .*
- Demostrar la consecuencia de que el país se interese por una macropolítica global para administrar el tema de los corredores y sacar ventaja de su posición geográfica del país.*

1.4 ALCANCES.-

DELIMITACION DEL TEMA .-

El puerto de Ilo fue otorgado al Estado Boliviano en uso y tránsito el año 1992 y entre otros beneficios se constituye en una gran oportunidad para que Bolivia pueda contar con un corredor Interoceánico que tenga como punto de partida el puerto de Ilo en el Perú y finaliza en la ciudad de Puerto Suarez.

El presente trabajo de investigación plantea la posibilidad y al mismo tiempo la necesidad de crear este corredor interoceánico en un 100% de rendimiento así como crear una dependencia dentro del Ministerio de Transportes la cuál se encargue de estos corredores .

En consecuencia la temática del presente trabajo de investigación sin dejar de ser fundamentalmente jurídico Internacional público es también jurídico administrativo.

Tomaremos como base de referencia de la presente investigación el puerto de Ilo que para los bolivianos tiene su inicio institucional específicamente el 24 de enero de 1992, mediante la declaración de Ilo realizada por los Presidentes de Perú y Bolivia.

CAPITULO II

ANTECEDENTES HISTORICOS

2.1.- PERCEPCIÓN HISTORICA SOBRE LOS RESULTADOS DE LA GUERRA DEL PACIFICO

A lo largo de su historia republicana, Bolivia, ya sea por conflictos bélicos o por negociaciones diplomáticas ha perdido muchos territorios que significan desmembrar acciones cualitativa y cuantitativas. En la mayoría de los casos, sin embargo, si bien son pérdidas importantes , no significaron la desaparición de una cualidad. Bolivia perdió el Acré y el Matogrosso, pero no dejó de ser un país amazónico ; perdió territorios en el

chacó, pero no dejó de ser un país chaqueño. Sigue siendo, desde la época de charcas, un país andino, así como de las cuencas del plata y del Amazonas.

En cambió la pérdida del departamento del litoral, consecuencia de la guerra del pacífico, es una desmembración cuantitativa, pero esencialmente cualitativa. Dejamos de ser un país costeño, dejamos de tener acceso al mar, quedamos incomunicados del mundo. Estas afirmaciones fueron repetidas muchas veces por historiadores y diplomáticos bolivianos. Por ejemplo el canciller Daniel Sánchez Bustamante, en memorándum de 22 de abril de 1910, afirmaba:

" Bolivia no puede vivir aislada del mar: ahora y siempre, en la medida de sus fuerzas, hará cuanto le sea posible por llegar a poseer por lo menos un puerto cómodo sobre el pacífico".

El también canciller Tomás Manuel Elio, en circular de 1 de agosto de 1929, afirmaba:"queremos que la opinión mundial no ignore que persistimos y persistiremos a reivindicar nuestra libre comunicación con el mundo por las vías del océano pacífico".

Esta es la principal percepción histórica, que es parte de textos de historia, de reflexiones políticas y del inconsciente colectivo. Esta percepción vincula a la convicción generalizada de que la mediterraneidad es una de las causas fundamentales del subdesarrollo económico y social de Bolivia, explican el resentimiento con Chile, quien no existen con otros países, Colombia también sufrimos derrotas bélicas y diplomáticas.

Al estudiar las otras guerras y desmembraciones se producen sentimientos de angustia, de pesimismo, de autocrítica, pero en el caso de la guerra del pacífico, que se producen también sentimientos de afrenta, de revancha.

Es un conocimiento cargado de sentimiento. Esto se explica, tanto por la influencia de los textos históricos, como la vivencia del presente. Es un hecho del pasado que afecta el presente. Por eso es una herida que no cicatriza.

Lo mismo acontece con el problema marítimo. Si se encontrarían soluciones que posibiliten a la mayoría de los bolivianos llegara al mar rápida, expedita, tranquila, sin los horribles problemas de frontera, el conocimiento del pasado no estarían tan cargado de sentimiento presente .

De la misma manera un país desarrollado sin problemas para llegar a sus mercados externos, tampoco requeriría con tanta urgencia un puerto propio.

Estas percepciones históricas, relacionadas con la situación presente, son casi imposible de cambiar, a no ser que , precisamente, cambie la situación presente de subdesarrollo y lejanía del mar.

La tercera percepción importante, parecida a la que se vive en el Perú:

la dignidad nacional mellada por la derrota, si se solucionan las otras dos, a más de actos simbólicos de recuperación de la dignidad, puede ser superada. Prueban de ello es el reciente y emotivo reencuentro de excombatientes bolivianos y paraguayos.

La guerra del chacó, pese a que significó para Bolivia y Paraguay la pérdida de muchas más vidas humanas que la guerra del pacífico, y, a pesar de que está más cercana en tiempo, influye mucho menos en el presente que la guerra del pacífico.

El costo de esta guerra, como se decía al principio, se siente como mucho más grande, al tratarse de una desmembración cualitativa.

Muchos intelectuales bolivianos que han escritos sobre el tema, coinciden en ello. La mayoría de ellos reflejan una profunda autocrítica respecto a como lo gobiernos bolivianos manejado el tema, pero contra atacan a la percepción oficial chilena que juzga " perpetuo y absoluto" el estado de cosas" creado en el pacífico por la guerra de 1879 y confirmado por el pacto de 1904".

Escritores de la talla de Jaime Mendoza y Franz Tamayo dejaron profundos testimonios sobre el tema. Mendoza en su libro" Mar del Sur"(1930) resume así la principal percepción histórica boliviana sobre los resultados de la guerra del pacífico:

" no se puede mantener eternamente y lo que está en contra de las leyes naturales. Los desplazamientos artificios que impone la injusticia humana, son siempre inestables... Chile, por mucho que se empeñe y llamar perpetuo y definitivo el pacto de1904, no ha logrado poner con el una lapida funeral a la personería marítima en el pacífico. A lo sumo a puesto una tapa en el caldero... de modo que, en el fondo, el mismo Chile, con su actual sistema, está preparando el regreso de Bolivia al pacífico. No hay, pues , por qué desesperar . A Bolivia también le llegara su hora... mañana volverá Bolivia al pacífico. Eso es ineludible, eso tiene que ser fatal".

Etapas históricas de esas percepciones

Las percepciones anotadas han sido continuas, durante más de un siglo, por eso no se pueden distinguir etapas históricas, pero si distintas posiciones respecto a la identificación precisa de los culpables de nuestra situación mediterránea y distintas posiciones respecto a las soluciones.

Respecto a la culpabilidad se han señalado culpables internos y externos. En cuanto a los internos, tradicionalmente se ha cargado toda la responsabilidad en los llamados caudillos bárbaros, especialmente en Mariano Melgarejo e Hilarion Daza, acusados de entreguismo ,negligencia , incapacidad para solucionar los problemas militares y bélicos. Esta posición fue alentada por sectores económicos y políticos particularmente interesados en ocultar su propia responsabilidad.

Sin embargo, la historiografía revisionista de las últimas décadas ha ampliado la responsabilidad: no sólo son culpables los caudillos militares mencionados, sino también los colaboradores de Melgarejo , los gobiernos civiles que ratificaron la entrega incondicional del salitre a la empresa anglo chilena, la oligarquía minera, los jefes militares vinculados a esa élite, etcétera.

En cuanto a los culpables externos, a la convicción es que el culpable es el Chile, pero existen matices importantes. Para muchos , no todos los chilenos son culpables. Sobre todo a partir de los años 60, se ha liberado paulatinamente de esta responsabilidad al pueblo chileno, se ha precisado como causantes al gobierno chileno, a su élite económica y a sus socios, los empresarios británicos. Gran Bretaña también fue identificada como culpable, aunque con menor intensidad. Estudios últimos demuestran que si bien el gobierno británico no intervino directamente, si lo hicieron los empresarios británicos vinculados a la explotación del salitre en Atacama y Tarapaca.

TRATADO DE 1904

GERMÁN RIESCO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Por cuanto entre la República de Chile y la de Bolivia se negoció, concluyó y firmó, el día 20 de octubre de 1904, por los respectivos plenipotenciarios, en Santiago, un tratado de paz y amistad y un protocolo complementario del mismo, los cuales dicen a la letra como sigue:

En ejecución del propósito consignado en el artículo 8 del pacto de tregua de 4 de abril de 1884, la república de Chile y la república de Bolivia han acordado celebrar un tratado de paz y amistad, y al efecto al nombrado y constituido por sus plenipotenciarios, a saber:

Su excelencia el presidente de la república de Chile a Don Emilio Bello Codesido, ministro de Relaciones Exteriores, y su excelencia el Presidente de la República de Bolivia a Don Alberto Gutiérrez, enviado extraordinario y ministro plenipotenciarios de

Bolivia en Chile;

Quienes, después de haber canjeado sus plenos poderes y habiéndolos hallado en buena y debida forma, han convenido lo siguiente :

ARTICULO 1

Restablecense las relaciones de paz y amistad entre la República de Chile y República de Bolivia, terminando, en consecuencia, el régimen establecido por el pacto de tregua.

ARTICULO 2

Por el presente tratado quedan reconocidos del dominio absoluto y perpetuo de Chile los territorios ocupados por este en virtud del artículo 2 del Pacto de tregua de 4 de abril de 1884.

El límite de sur a norte entre Chile y Bolivia será el que se expresa a continuación:

De la cumbre mas alta del cerro Zapalcri (1), en línea recta a la cumbre más alta (2) del cordón desprendido y el sur del cerro Guayaques, en la latitud aproximada de ventidos grados cincuenta y

cuatro minutos (22' 54'); de aquí otra recta al portezuelo del cajon (3), y en seguida la divisoria de aguas del cordón que corre hacia el norte por las cumbres del cerro Juriques (4), volcan Licancabur (5), cerro Saircabur (6) y Curiquinca (7) y volcan Punata o jorjencal (8). De este punto seguirá por uno de sus contrafuertes en dirección al cerro del Pajonal (9), y en línea recta a la cumbre sur de los cerros de Tocarपुरi (10), desde donde seguirá nuevamente por la divisoria de las aguas del cordón del Panizo (11) y cordillera de Tatio (12). Seguirá siempre al norte por la divisoria de las aguas del cordón del Linzor (13) y de los cerros de Silaguata (14); desde cuya cumbre norte (volcan apagado) (15) irá por un contra fuerte al cerrito de Silala (16) y después en línea recta al cerro de Inacalirio del cajon (17).

Desde este punto ira en línea recta a la cumbre que aparece en el centro en el grupo de cerros del Inca o Barrancane (18) y tomando nuevamente la divisoria de las aguas seguirá hacia el norte por el cordón de cerro de Ascotan o del jardín (19); desde la cumbre de este cerro ira en línea recta a la cumbre del cerro Araral (20), y por otra recta a la cumbre del volcán (21).

De aquí en línea recta a la cumbre más alta del cerro Chipapa (22), descendiendo al occidente por un cordón de lomas para tomar la cumbre del cerro Cosca (23).

Desde este punto ira dividiendo las aguas del cordón que no une al cerro Alconcha(24) y de aquí ira al volcán Olca(25) por el lomo divisorio. De este volcán seguirá por el cordón de los cerros del Millunn(26), de la laguna(27), volcán Iruputuncu (28), cerros Bofedal (29)y Chela (30) y después de un alto nido de cerros, llegará al Milliri(31) y luego al Huallcani(32).

De aquí ira al cerros Caiti(33) y seguirá por la divisoria de las aguas al cerro Mapa (34).

De la cumbre de este cerro ira en línea recta a un punto (35) situado 10 kilómetros al sur de la cumbre oriental del cerro Huaila (36), desde donde irá en línea recta a esa cumbre mencionada , doblando enseguida hacia el oriente, seguirá por el cordón de los cerros laguna(37),Correjidor (38) y Huailaputunca(39) a la apacheta más oriental de Sillillica(40), dirigiéndose por el cordón que va al Noroeste a la cumbre del cerro Piga (41).

De este cerro ira en línea recta a la cumbre más alta de Tres Cerritos(42) y enseguida en línea al cerró Challacollo(43) y a la estrechura de la vega de Sacaya (44),frente a Vilacollo.

De Sacaya el límite ira en líneas rectas a la apachetas de Cueva Colorada (45)y de Santaile (46), donde seguirá al Noroeste por

los cerros de Iruputuncu (47) y Patalani (48).

De esta cumbre ira en límite en línea recta al cerrito Chiarcollo (49), cortando el río Cancosa (50) y de ahí también en línea recta a la cumbre del cerro Pintapintani (51) siguiendo después de esta cumbre por el cordón de los cerros Quiuri (52), Pumiri (53) y Pantalla (54).

De la cumbre de Pantalla ira en línea recta a Tolapacheta (55), a media distancia entre Chiapi y rinconada, de este punto en línea recta al portezuelo de Huaiilla (56); en seguida pasará por las cumbres de los cerros de Lacataya (57) y del Salitral (58).

Volverá hacia el norte yendo en línea recta al cerrito Tapacollo (59), en el Salar de Coipasa, y en otra recta al mojon de Quellaga (60), de donde seguirá por línea recta al cerrito Prieto (61) al norte de la vega de Pisiga, cerrito Toldo (62), mojones de Sicaya (63), Chapilliesca (64), Cabarray (65), Trescruces (66), Jamachuma (67), Quimsachata (68) y Chinchillani (69), y cortando el río Todos Santos (70) ira a los mojones de Payacollo (71) y Carahuano (72), al cerro de Canasa (73) y al cerro Capitan (74).

Seguirá después hacia el norte por la divisoria de las aguas del cordón de los cerros Eliscaya (75) y Quilhuiri (76), y desde la cumbre de este punto ira en línea recta al cerro Puquintica (77).

Al norte de este último punto, Chile y Bolivia conviene en

fijar entre sí la siguiente línea fronteriza:

Del cerro Puquintica (77) ira al norte por el cordón que se dirige a Macaya, cortará en este punto el río Lauca (78), dirigiéndose en seguida en línea recta al cerro Chiliri (79), seguirá al norte por la divisoria de las aguas del portezuelo de Japu (80) y cumbres de Quimsachata(81), portezuelo de Tambo Quemado (82), cerros de Quisiquisini (83), portezuelo de Huacollo (84), cumbres de los cerros de Payachata (85 y 86), cerro Larancahua (87) hasta el paso de Casiri(88).

Desde este punto ira a los cerros de Condoriri(89), que dividen las aguas de los ríos Sajama y Achuta de las del Caquena, y proseguirá por el cordón que desprendiéndose de estos cerros va al cerro Carbiri(91), pasando por el portezuelo de Achuta (90); del cerro Carbiri, bajará por su falda a la angostura del río Caquena o Cosapilla (92); aguas arriba del tambo de este último nombre.

Seguirá después el curso del río Caquena o Cosapilla hasta la afluencia (93) del desagüe aparente de las vegas de la estancia de Cosapilla, desde cuya afluencia ira en línea recta al mojon de Visiviri(94).

De este mojon ira en línea recta al santuario(95) que se encuentra al norte del Maure, al noroeste de la confluencia de este río

con otro que le viene del norte, dos kilómetros al noroeste en del tambo del Maure; seguirá hacia el noroeste por el cordón que se dirige al mojón del cerro Chipe o Tolacollo (96), último punto de la frontera.

Dentro de los seis meses siguientes a la ratificación de este tratado, la altas partes contratantes nombraran una comisión de ingenieros para que procedan a demarcar en el terreno la línea divisoria cuyos puntos, enumerados en este artículo, se señalan en el plano adjunto que formará parte integrante del presente tratado; y con arreglo al procedimiento y en las épocas que se convenga por un acuerdo especial de ambas cancillerías.

Si ocurriere entre los ingenieros demarcadores algún desacuerdo que no pueda ser allanado por la acción directa de ambos gobiernos, se someterá la cuestión al fallo de su majestad el emperador de Alemania, conforme a lo previsto en el artículo 12 de este tratado.

Serán reconocidos por las altas partes contratantes los derechos privados de los nacionales o extranjeros que hubieren sido legalmente adquiridos, en los territorios que en virtud de este tratado, quedan bajo la soberanía de uno u otro país.

Con el fin de estrechar las relaciones políticas y comerciales de ambas Repúblicas, las altas partes contratantes convienen en unir el puerto de Arica con el alto de La Paz por un ferrocarril cuya construcción contratará a su costa el gobierno de Chile dentro del plazo de un año contando desde la ratificación del presente tratado.

La propiedad de la sección boliviana de este ferrocarril se tras pasará a Bolivia a la expiración del plazo de 15 años contados desde el día en que esté totalmente terminado.

Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir Bolivia por garantías hasta del 5% sobre los capitales de que inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de 30 años: Oyuni, Potosí; Oruro La Paz; Oruro, por Cochabamba, a Santa Cruz; de La Paz a la región del Beni; y de Potosí, por Sucre y Lagunillas, a Santa Cruz.

Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de cien mil libras esterlinas anuales, ni exceder de un millón setecientas mil libras esterlinas que se fija como el máximo de lo que Chile destinará a la construcción de la sección boliviana del

ferrocarril de Arica a la alto de La Paz, y las garantías expresadas, y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los 30 años antes indicados.

La construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del gobierno chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los dos países.

El valor de las referida sección se determinarán por el monto de la propuesta que se acepte en el respectivo contrato de construcción.

ARTÍCULO 4

. El gobierno de Chile se obliga a entregar al gobierno de Bolivia la cantidad de trescientas mil libras esterlinas en dinero efectivo y en dos parcialidades de ciento cincuenta mil libras; debiendo entregarse la primera parcialidad seis meses después de canjeadas las ratificaciones de el este tratado; y la segunda, un año después de la primer entrega.

La república de Chile destina a la cancelación definitiva de los créditos reconocidos por Bolivia, por indemnizaciones en favor de las compañías mineras de Huanchaca, Ouro y Corocoro, y por el saldo del empréstito levantado en Chile en el año 1867, la suma de cuatro millones quinientos mil pesos oro de dieciocho peniques pagadera, a opción de su gobierno, en dinero efectivo o en bonos de su deuda esternacotimados al precio que tengan en Londres el día en que se verifique el pago; y la cantidad de dos millones de pesos oro de 18 peniques, pagadera en la misma forma de la anterior, a la cancelación de los créditos provenientes de las siguientes obligaciones de Bolivia: los bonos emitidos o sea el empréstito levantado para la construcción del ferrocarril mejillones y caracoles, según contrato del 10 de julio de 1872; la deuda reconocida a favor de don Pedro López Gama, representado por los señores Alsop y Compañía, subrogatarios de los derechos de aquel; los créditos reconocidos en favor de don Juan G. Meiggs, representado por Eduardo Squire, provenientes del contrato celebrado en 20 de marzo de 1876, sobre arrendamiento de salitreras en el Toco; y finalmente, la suma reconocida en favor de don Juan Garday

ARTICULO 6

La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia, ir a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puerto del pacífico.

Ambos gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el depósito arriba expresado.

ARTICULO 7

La república de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Por ahora señala por tales puertos habilitados su comercio los de Antofagasta y Arica.

Las agencias cuidaran de que las mercaderías destinadas en tránsito, se dirijan del muelle a la estación del ferrocarril y se carguen y transporten hasta las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados y con guias que indiquen el numero de bultos, peso y marca, número y contenido, que serán canjeados con torna-guias.

ARTÍCULO 8

Mientras las altas partes contratantes acuerdan celebrar un tratado especial de comercio, el intercambio comercial entre ambas repúblicas se regirá por las reglas de la más estricta igualdad con las aplicadas a las demás naciones y en ningún caso se colocara a los productos de cualquiera de las dos partes en condiciones de inferioridad respecto de las de un tercero. En consecuencia, tanto los productos naturales y manufacturados de Chile como los de Bolivia, quedaran sujetos a su internación y consumo, en uno y otro País, al pago de los impuestos vigentes para los de las demás naciones, y los favores, escenciones y privilegios que cualquiera de las dos Partes otorgare a una tercera podrían ser exigidos en igualdad de condiciones por la otra.

Las altas partes contratantes convienen en dar recíprocamente, en todas las líneas férreas que crucen los respectivos territorios, a los productos nacionales de uno u otro país, la tarifa que acuerden a la nación más favorecida.

ARTÍCULO 9

Los productos naturales y manufacturados de Chile y las mercaderías nacionalizadas, para internarse a Bolivia, serán despachadas con la respectiva factura consular y con las guías de que

habla la cláusula séptima. Los ganados de toda especie y los productos naturales de poco valor, podrán ser internados sin ninguna formalidad y despachados con la simple manifestación escrita en las aduanas.

ARTÍCULO 10

Los productos naturales y manufacturados de Bolivia en tránsito para el extranjero serán exportados con guías franqueadas por las aduanas de Bolivia o por los funcionarios encargados de este objeto. Dichas guías serán entregadas a los agentes aduaneros en los respectivos puertos y sin otra formalidad, embarcados estos productos para los mercados extranjeros.

Por el puerto de Arica el comercio de importación se verificara con iguales formalidades que en el de Antofagasta , debiendo franquearse en este puerto la guías de tránsito con las mismas especificaciones que las indicadas en los artículos anteriores.

ARTÍCULO 11

No pudiendo Bolivia poner en práctica este sistema inmediatamente, continuará observándose, por el término de un año, el que se halla establecido actualmente en Antofagasta, que se hará intensivo al puerto de Arica, fijándose un plazo prudente para que se ponga en vigencia el arancel de aforos bolivianos, hasta que sea posible regularizar el comercio de tránsito en la forma antedicha.

ARTÍCULO 12

Todas las cuestiones que llegaren a suscitarse con motivo de la inteligencia o ejecución del presente tratado, serán sometidos al arbitraje de su majestad el emperador de Alemania.

Las ratificación de este tratado serán canjeadas dentro del plazo de seis meses y el canje tendrá lugar en la ciudad de La Paz.

En fe de lo cual, el señor ministro de Relaciones Exteriores de Chile señor enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Bolivia firmaron y sellaron con sus respectivos sellos, y por duplicado, el presente tratado de paz y amistad, en la ciudad de Santiago, a los veinte días del mes de Octubre de mil novecientos cuatro.

(L.S.) firmado: Emilio Bello C.=(L.S.) firmado: Alberto Gutierrez.

En Santiago, a veinte días del mes de octubre de 1904, reunidos en la sala de despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile el señor ministro del ramo, don Emilio Bello Codesido, y el señor enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Bolivia, don Alberto Gutiérrez, debidamente autorizados al efecto por su respectivos gobiernos, y teniendo presente que los gobiernos de Chile y Bolivia, al acordar las estipulaciones contenidas en el tratado de paz y amistad concluida y firmado tiene la misma fecha, convinieron en sustituir las franquicias aduaneras solicitadas por Chile en favor de los productos naturales chilenos y los elaborados con aquellos por otras facilidades que no contaría el propósito de Bolivia de conservar su absoluta libertad comercial y que existe un acuerdo entre los gobiernos para consignar en un acto preparado la inteligencia y alcance que tienen el inciso del art. 3 de dicho tratado en el que se hace referencia a las facilidades que en las convenciones sobre ferrocarriles se darán al intercambio comercial entre los dos países, acordaron lo siguiente:

. Los productos naturales y manufacturados de Chile que se internen a Bolivia, gozarán en los ferrocarriles que se construyan en el territorio boliviano con la garantía del gobierno chileno de una rebaja

no menor de diez por ciento en las tarifas de fletes que rijan en dichos ferrocarriles.

Bolivia hará las gestiones necesarias para que la misma o análoga ventaja se acuerde a los productos chilenos en la sección boliviana del ferrocarril de Antofagasta a Oruro.

En consecuencia, tanto en las convenciones especiales que celebren los gobiernos de Chile y Bolivia para la construcción de ferrocarriles en conformidad a las estipulaciones contenidas en el artículo tercero del tratado de paz y amistad, como con los tratados relacionados con la construcción y explotación de las diversas líneas allí consultada se consignar a la obligación de conceder a los productos chilenos la rebaja mencionada.

En fe de lo cual colman el ministro de Relaciones Exteriores de Chile y el enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Bolivia firmaron el presente protocolo a doble ejemplar, y lo sellan con sus sellos respectivos.

(L.S.) firmado: = Emilio Bello C.=(L.S.) firmado =Alberto Gutierrez.

Por tanto y habiendo el Congreso Nacional prestado su aprobación al tratado y protocolo preinsertos, en uso de la facultad que me confiere la parte 19 del art. 13 de la constitución política, he venido en aceptarlos , aprobarlos y ratificarlos, teniéndolos como ley de la república y comprometiendo para su observancia el honor nacional.

En fe de lo cual firmo la presente ratificación sellada con el sello de las armas de la república y refrendada por el ministro de estado en el despacho de Relaciones Exteriores en Santiago, a los cuatro días del mes de febrero de M.S. mil novecientos cinco.

GERMAN RESCO

2.3 HISTORIA DESDE UNA PERSPECTIVA CHILENA

Los términos en la historia de la integración debe abordarse desde ciertas premisas. El primero de ellos consiste en que la historia de los pueblos iberoamericanos no ha discurrido de manera integrada, o que al menos no lo han hecho una parte significativa de nuestro tiempo histórico republicano. Durante mucho tiempo el interés mayor estuvo puesto en establecer relaciones profundas con los países europeos y los estados unidos, dedicándose cada país de manera preferente al desarrollo interno. El caso boliviano chileno resulta ser un buen ejemplo de lo señalado. Salvo unos casos muy puntuales, la integración no pasó más allá de lo estrictamente necesaria, como lo que el desarrollo de aquellas provincias que habían obtenido mucho provecho de acciones conjuntas. Manteniendonos en los aspectos generales, cabe destacar que el conflicto ha ocupado un lugar muy significativo en la forma de relacionarse en los últimos siglos. Una buena parte de estos ha desembocado en luchas armadas, siendo posible considerar esto último como una manera bastante socorrida para solucionar conflictos. Parece conveniente destacar que el uso de las armas no ha sido privativo de las situaciones externas, sino que también de las diferencias internas, hecho evidente al observar la solución dada a una buena parte de los antagonismos internos de cada país. Este doble aspecto el del conflicto externo e interno se aprecia en cualquier punto del mapa americano en que fijar hemos nuestra atención. La historia de Chile, aunque era de una tradición historiográfica que ha buscado resaltar el consenso, se percibe sacudida por conflictos internos que periódicamente han significado luchas armadas, caídas de gobiernos y muertes de presidentes. Las historias de Perú y Argentina, sólo señalan los otros países con los cuales Chile tiene límites, presentan situaciones similares. Se sabe también que tal cosa sucede también con Paraguay y Brasil. El contexto diseñado nos muestra sociedades atravesada por conflictos externos e internos; desintegradas parcialmente con respecto a sus vecinos así como con respecto a grupos significativos de sus propias poblaciones. La integración entendida aquí como una categoría de análisis histórico, no ha sido percibida como un aspecto destacado en la

conformación y desarrollo de estas sociedades. Pese a esto, existe hoy una difundida idea sobre su necesidad en las relaciones de los países iberoamericanos, presentada como un requisito del desarrollo frente a los desafíos de este tiempo.

Cabe distinguir, en rigor, dos aspectos cuando se hace referencia al conflicto desde un punto de vista histórico. Mientras el primero se refiere a las disputas efectivamente sostenidas, independientemente del fin que hayan tenido; el segundo dice relación con la utilización de esta como categoría de comprensión preponderante de situaciones que tuvieron lugar en un tiempo más rico, complejo y en el cual sucedieron muchas otras cosas que los historiadores consideran de menor importancia, o, simplemente, irrelevantes de destacar. Esta distinción parece fundamental puesto que permite diferenciar la historia de la historia fría, abriendo paso a las sucesivas interpretaciones. De manera más directa con el tema que nos ocupa de la integración entre Chile y Bolivia. Porque pronto cabe adelantar que contra una guerra sostenida hace casi 120 años, se airado infinitas guerras de tinta se han mantenido llevó el conflicto.

Preguntarse por la relación de los términos historia e integración entonces, equivale a hacerlo por un aspecto que no ha sido evidenciado como una presencia fuerte en el tiempo. Su valor, con todo, está dado por la necesidad del presente. Esto último es lo que válida la interrogación. La historiografía de las últimas décadas ha desarrollado elementos para abordar una situación de este tipo puesto que las escuelas históricas, y sus representantes más significativos, por diversas que haya sido su formación y tendencia, coinciden en importancia decisiva que tienen presente desde donde se requiere sobre el pasado. Más aún, sostienen que la calidad de la pregunta que se formule hoy determinan los logros de los resultados de la investigación.

La real lectura del pasado a partir de la pregunta por la integración es posible siempre que cumpla algunas características. La primera es una pregunta que por su condición de tal no obliga necesariamente a una respuesta específica y determinada, así como también que se rige a las limitaciones del quehacer histórico, entendiendo que puede iluminar y entregar antecedentes importantes y significativos a otras tareas del quehacer de la integración, pero no necesariamente responder por ellos.

La segunda características consiste en que la respuesta no vida para nada a rehacer,

en clave diferente, los caminos que habitualmente se ha recorrido para explicar una determinada situación. Será necesario adoptar una perspectiva distinta, pero también colocar nuevos temas que hasta el momento han quedado escasamente atendidos punto de manera específica en el caso de la pregunta respecto a Chile y Bolivia resulta necesario poner tanta atención a los conflictos mismos como a la literatura, historiográfica o no que se ha levantado a partir de ellos.

Durante el año 1996 tuvo lugar y la semana de Bolivia, realizada en uno de los centros culturales más importantes de Santiago, Chile. La integración cultural se encuentra hoy en días retardado por los siguientes elementos, entre otros. El primero consiste en que está integración ha sido planteada de manera principal como una necesidad en vista de los procesos de modernización que viven estas sociedades. El reclamo es que todos los esfuerzos hoy llevan hacia este aspecto central. Una de significativa de los intelectuales chilenos y probablemente los bolivianos son críticos aspecto de la modernización liberal, de manera global o parcial punto de estas resulta que no hay ánimo contrario per sé, por el contrario ya que muy pocos manifiestan ideas contrarias a la integración.

Quizás el único que se mantenga con cierta fuerza sea el llamado a reestudiar las historias elaboradas en clave nacional y que estarían representando un serio obstáculo en la formación de futuros ciudadanos con una visión integrada de nuestros países, tal como lo han señalado Jaime Díaz y Jaime Ospina:" la enseñanza de la historia no ha podido cumplir su función educadora para la paz y la comprensión y cooperación internacional, porque ha sido enfocada desde y para el conflicto armado. Es un historia para la desintegración y el antagonismo. Es tiempo de detenernos como región a repensar el enfoque, la metodología y las finalidades educativas del historia y en general de la educación social, desde una perspectiva supranacional, de modo que ella contribuya a formar un nuevo tipo de ciudadanos con un nuevo estilo de civismo en perspectiva latinoamericana."

Un tercer aspecto a tener en cuenta es que el proceso de integración ha tenido, como nunca antes, un actor central en la sociedad civil. Mientras que hace 30 o 40 años atrás, un esfuerzo de este tipo que habría sido encabezado por el estado, éste aparece hoy día abriendo espacios, poniendo al día condiciones para que los intereses privados pueda

expresarse plenamente y escenarios más allá de las fronteras nacionales. Los actores culturales, por su parte, han manifestado desde hace algún tiempo dificultades para moverse en un escenario como éste, costando que se generen proyectos que cuenten con un respaldo decidido de otros sectores de la sociedad civil.

Es pues una historia marcada en el contexto de una revisión del pasado desde el tema de la integración y de su relación con el proceso de modernización que está en acto, cabe plantearse de los obstáculos que la historia puede poner a un mejor concierto entre Bolivia y Chile. Nuestra historia como es larga y se extiende al tiempo en que las tierras de las actuales repúblicas fueron conquistadas y sometidas a un proceso político, y económico, cultural y espiritual común. De este extenso período provienen nuestros aspectos comunes más profundos: creencias religiosas, lengua, tradición política común, etc. Esos casi 300 años comunes son la mejor expresión de una historia integrada. Este período, ampliamente estudiado y conocido, representa el largo tiempo en el cual se establecen bases comunes, aceptando aquellas diferencias y particularidades de acuerdo a cada lugar.

Pero en nuestra mente lo que predomina es aquel episodio que en el último tercio del siglo pasado enfrentó a los dos países en una guerra que está presente hasta nuestros días y que se ha convertido en un caso de estudio como ejemplo de un conflicto mal solucionado. Es en este sentido que resulta posible hablar de una historia marcada por un suceso que pone en semi sombra a los demás y cuya proporción que crece hasta abarcar casi toda nuestra memoria. No puede dejar de llamar la atención que esta marca oscurece que aquel extenso período de integración anterior y aquel de paz entendida en un sentido más elemental de no recurso a las armas que estas naciones viven entre sí desde hace ya más de un siglo.

Cualquier intento de repensar la historia en relación con integración de Bolivia deberá necesariamente, que tomar en cuenta los aspectos referidos con este conflicto, y muy especialmente lo que dice relación con su reconstrucción e interpretación.

Para Bolivia la clave radica en que el resultado de esta guerra significó la pérdida de su condición de país marítimo: "... lo cierto es que Bolivia perdió la tierra y el departamento del litoral se mantuvo ocupado por Chile irregularmente hasta la firma del tratado de 1904,

por el cual Bolivia perdió su acceso a los ya no pacífico y por ende su condición de país marítimo". Y se puede decir con relación a otros países que Bolivia tuvo conflictos en esos mismos años:" Brasil despojó a Bolivia del mato grosso en 1867, y del Acre a principios del presente siglo. A pesar de la enorme cantidad de kilómetros cuadrados de esto significaba, Bolivia no perdió toda su producción con mera ni dejó vencer país amazónico. En cambio, la pérdida de litoral, mucho menor en kilómetros cuadrados significó la pérdida de su acceso al mar". A la pérdida de su cualidad marítima, Bolivia agrega la percepción de que lo anterior ha sido un motivo central de sus debilitado proceso de modernización.

En el caso del historia chilena, en cambio, los resultados de la tierra del pacífico que se relacionan con el crecimiento significativo del territorio nacional y con un período de auge económico producto de las riquezas naturales que dicha incorporación significó:" al terminar el conflicto bélico de 1879, el estado chileno recibió una de las riquezas naturales más valiosas de la época, en pleno auge y con cuantiosas entradas por concepto de explotación y exportación". Estas riquezas tuvieron una importancia decisiva en las inversiones que realizó el estado chileno en términos de infraestructura y servicios durante las últimas décadas del siglo XIX.

En este sentido, entonces, los efectos del conflicto serían diametralmente opuesto para Bolivia y Chile se con la percepción generalizada que existiría en cada uno de los países. Para el último, la riqueza proveniente de los recursos naturales incorporados con posterioridad a 1879, habrían implicado una transformación en el plano social y cultural, como sucede a menudo con sociedades que comienzan a contar con una riqueza a la cual no han estado habituados.

2.4 LAS GUERRAS DE LA GUERRA

En 1981, cuando se recordaba el centenario del conflicto, se tuvo la oportunidad de escribir un libro sobre este tema con el periodista Ascanio Cavallo . Nuestro interés era el

de revisar en forma crítica los debates literarios e historiográfica que se habían sostenido en el tiempo respecto de esta lucha. Era necesario dividir dos aspectos que de manera habitual, por lo menos en Chile, se mostraban como uno solo: la guerra y las interpretaciones sobre sus antecedentes, desarrollo y consecuencias. El desarrollo de la investigación dejó en evidencia que mientras la primera habían merecido una cantidad interminable de estudios, las segundas no habían sido objeto de una recopilación sistemática y análisis. Es pues así que se llega al descubrimiento de la tendencia general que los libros de historia, especialmente aquellos destinados a los jóvenes, reproduciendo manera discutible los sucesos.

Se identifica las guerras de la guerra : " a los campos de batalla con sus muertos y heridos, a las aguas del pacífico regadas con sangre y pólvora, a las ciudades invadidas, al eco fantasmal de los gritos combatientes, han seguido por espacio de un siglo las guerras que los historiadores, literatos y propagandistas han tomado en torno a los hechos para explicar motivos intereses de cada uno de los involucrados".

Como toda guerra, ésta tenía sus soldados, en" los escritores que cada cual a su modo y estatura a las visiones del conflicto. En el caso de Chile el camino es pasar de la parcialidad pasional a la búsqueda de una perspectiva histórica que permita superar los complejos resultantes de la guerra. En cambio en Bolivia, acaso por la permanente relación entre el resultado de la guerra y la reivindicación del litoral, es apreciar la persistencia del ánimo bélico".

En efecto, el desacuerdo es profundo especialmente en el último nivel señalado, puesto que parece conveniente establecer una diferenciación entre el tratamiento que se da al tema, cuando se hace, en niveles académicos y cuando se trata de presentarlo en trabajos de gran difusión.

El desacuerdo sobre los orígenes, es difícil de arriesgado intentar una visión sintética de cómo ha sido abordado el tema. El problema que dificultaba los sucesivos acuerdos de la década del 60 y 70 radicaba en la inestabilidad política boliviana con sus consecuentes cambios de dirección. Barros Arana, por ejemplo, en su historia de la guerra del pacífico, sostuvo respecto del tratado de 1866:" para que un tratado semejante produjera los resultados que se buscaba era necesario que los estados contratantes

contando con gobiernos serios y estables, estuvieran animados por las estipulaciones hechas y el propósito firme de cumplir leal mente los compromisos financieros adquiridos".

El punto central del conflicto se presenta como mucho más reciente que en la versión chilena, puesto que las discrepancias se relacionan con el descubrimiento de las riquezas naturales en la zona. Estos descubrimiento significaron una migración importante de capitales y mano de obra chilena. Arguedas señala. "Capitalistas e industriales chilenos se habían posicionado de la zona privilegiada, y en su empuje fundada el gobierno de Chile un título para mantener su vigilancia sobre el litoral de la nación desquiciada y revoltosa ".Finot agrega que junto a los capitales,..." verdaderas colonias de obreros provinientes del sur, que se instalaron en la zona, mientras que las autoridades bolivianas carecían de los medios necesarios para organizar su administración". En síntesis, respecto de este primer punto: los fundamentos de Chile se encontraban en el hecho y no en el derecho.

La presencia en el territorio y la percepción clara de su riquezas en torno al paralelo 23 despertaron la ambición y el deseo de expansión. Esta última es la palabra clave con que la historiografía boliviana descubre las razones profundas y cercanos de la guerra. La expresión económica y demográfica de los planes chilenos, pasaba por un proceso expansionista dirigidos contra litoral boliviano. Y con hitos bien precisos: el descubrimiento de las guaneras(1841), y el hallazgo de los inmensos yacimientos de salitre hacia 1860. La idea de la posesión de los territorios perseguía no sólo como objetivo de gran trascendencia, sino de importancia vital, el entrar en posesión de esos territorios cuyas indigentes riquezas podían edificar la grandeza de cualquier otra nación menos imprevisora que la boliviana".

La figura de Melgarejo llegado al poder en1864 constituye un momento decisivo en la historia del conflicto que se había visto apaciguar los durante un tiempo. Sólo ahora comienza mirarse con más calma a este presidente a quien Arguedas califica como "brutal militarite" y quien ha aparecido habitualmente como el gran responsable de colocar a Bolivia en una situación insostenible a raíz de la firma del tratado de1866 . Incluso en las visiones más moderadas que se encuentran entre la historiografía boliviana

contemporánea, la política exterior llevada adelante por dicho gobierno con respecto a Brasil y Chile, es evaluada de manera muy negativa.

2.5 ETAPAS DE LA GUERRA

LA PRIMERA ETAPA 1821-1879

Durante la primera de las etapas en cuestión se produjo la más alta expresión del conflicto que la caracteriza - la guerra del pacífico- y, paradójicamente, el mayor intento de integración- la confederación peruano boliviana. Estos extremos cedieron en medida porque entre los países se quebró el balance del poder facilitado por la ausencia de fronteras sólidas y reconocibles estuvieron bajo el escaso control de estados nacionales no consolidados.

Para Chile, en cambio, en el siglo XIX, los límites han sido un instrumento de expansión. Hacia el norte y el sur(Basadre) habiendo ganado, en el siglo XIX, el 70% del territorio de la república (Keller en Basadre).

Se puede decir entonces que en esta etapa la principal pretensión chilena, más allá de las cuestiones vinculadas al balance de poder, fue la expansión de carácter territorial y de acceso a los recursos naturales el nitrato y el remanente del guano . La principal aspiración boliviana fue el mejor acceso portuario y temporalmente o circunstancialmente el establecimiento de la filiación estatal con el Perú ,para aspiración peruana fue la de proteger sus fronteras, contener a Chile y mantener su influencia a Bolivia. Esta relación conflictiva trilateral tuvo, sin embargo, en el ámbito regional y hemisférico una parabólica vocación de solidaridad continental muy ligada al factor de la amenaza extraregional que produjo efectiva cooperación entre Perú y Chile.

Con anterioridad a la etapa de la confederación, la pretensión boliviana de acceso marítimo y el mecanismo en o acceso portuario por compensaciones alquitrán Icaza fue para el Perú un factor de preocupación principal junto pues de la confederación(1850) los escasos niveles de gobernabilidad del país implicaron para el Perú problemas de orden convencional y no convencional bandolerismo fronterizo, tráfico de moneda feble, desorden en el sur del Perú.

Es necesario decir que el ideal de la confederación dentro de sus propósitos difusión, defensivo y de balance, produjo serios problemas de desequilibrios de poder en la región, agudizó las tendencias desintegradoras contribuyendo dividir prácticamente al Perú en dos(norte y sur), incrementó la disposición a la guerra comercial y varía con Chile y motivó el primer conflicto bélico con ese país.

Asimismo, con el fin de la era del guano(hacia 1840), la dependencia peruano - boliviana de la explotación de los nitratos, de este recursos del economía agrícola europea y la calidad monoexportadora de sus productores facilitaron la perspectiva chilena de consolidar bélicamente su acceso ofreciendo a Bolivia habitad a cambio de territorios bolivianos en Atacama .

Entre los factores que estimularon esta tendencia estuvo la mayor facilidad de los capitalistas chilenos de asociarse con el capital productivo europeo y la menor capacidad peruana para realizar la misma tarea. Dentro de este marco, el establecimiento de una alianza defensiva boliviana perdió peso estratégico y a un diplomática al ser mantenida en secreto cuando en apariencia era conocida por los socios regionales. Cuando la que se estalló, la mejor preparación militar, económica, institucional y nacional chilena asociada al mejor acceso al capital extranjero contribuyeron de terminantemente a la derrota peruano-boliviana.

El recuento inicial de esta etapas de la relación trilateral que se describe permite concluir:

- a) la necesidad de contar con fronteras ciertas inseguras es vital para la seguridad de Perú Bolivia y Chile como para la gran mayoría de los estados;*
- b) la vigorosa institucionalización del estado nación es una garantía de estabilidad en el escenario lo contrario, que su desgravación, aunque fuera por motivos ideológicos como algunos contemporáneos quisieran, tiene un fuerte potencial de generar conflictividad en el área.*
- c) los niveles de integración peruano-boliviano pueden incrementarse pero no al grado de la fusión ni de la marginación de Chile.*
- d) es necesario establecer un balance poder adecuado, a través del concepto de defensa suficiente estratégico y procurar la deliberada disminución de las asimetrías en el ámbito*

económico de manera que la manipulación de ambos factores balance de poder e interdependencia será cada vez menos viable, evitando el predominio e inhibiendo los niveles de conflictividad cualquiera que fuera su nueva expresión;

e) aunque es posible sustraer los hechos de sus circunstancias históricas y las formas de percibir el medio la política del poder del siglo XIX, unas más adecuadas formas de cooperación en la época, tras basadas quizás, de la vocación por la seguridad colectiva en función extra regional, quizás pudieron evitar o disminuir los niveles de catastrófica beligerancia de entonces; esta observación debiera arrojar luces para la forja de una nueva relación trilateral a la luz de las nuevas tendencias de convergencia hemisférica;

f) es necesario encontrar una salida al problema de la mediterraneidad boliviana en tanto constituye el único reclamo sustantivo pendiente del siglo XIX .

LA SEGUNDA ETAPA :1883-1929

Como consecuencia de la guerra Chile surgió como la potencia dominante indiscutible en el Pacífico Sur ,el trabajo de la diplomacia peruana se multiplicó, en consecuencia. Su principal preocupación fue solucionar los problemas fronterizos con los demás vecinos para poder concentrar la atención en la recuperación de Tacna y Arica bajo los términos del tratado de 1883. Este estipuló un plazo de diez años para la realización del plebiscito en las provincias ocupadas de cuyos resultados deberían la filiación estatal de las mismas. El incumplimiento chileno de esta obligación fue acompañado de una campaña de Chilenización de la zona que despertó adicionalmente en el Perú, especialmente, en el sur del país. A los intentos chilenos de intentar empezar los plazos estipulados para el plebiscito se sumó la expulsión de peruanos en la zona y la construcción de infraestructura de vinculación internacional el ferrocarril Arica La Paz.

El Perú intentó balance del predominio chileno con la participación norteamericana. Luego de una etapa de indecisiones sobre la posibilidad de realizar plebiscito bajo la condición de ocupación con el problema del tratado de 1929 el cual manifiestan que Tacna quedó bajo la soberanía peruana y Arica bajo la chilena.

Pero si mediante el tratado de 1929 quedó concluido el problema territorial peruano

chileno, este instrumento pareció generar en Bolivia y la percepción de que su aspiración al acceso marítimo por Arica quedaba cancelada. En conclusión se puede decir que:

a) los beneficios de solucionar los problemas fronterizos fomentan la independencia de acción y la multiplicación de los intereses y perspectivas de los estados su congelamiento en el tiempo tiende a volverlos dependientes de su propia frustración, a minimizar las posibilidades de su desarrollo y para las relaciones con los demás interlocutores);

b) la historia trilateral demuestra la necesidad de dar el predominio total de un estado sobre los otros siendo el peligro principal la renovación de tentaciones expansiva aún en tiempo de paz;

c) en el trato de los asuntos pendientes derivados de una guerra que a supuesto cercenamiento territorial - continuado durante tiempos de paz -, las posibilidades de cooperación pobre mejorarse siempre que el triunfador bélico asuma mayores responsabilidades en la generación de una atmósfera favorable a ese tipo de vinculación y contribución ya a distribuir adecuadamente los beneficios resultantes;

2.6 CONVENIOS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

DERECHO DEL MAR Y PAISES SIN LITORAL

Si bien es cierto que la convención y estatuto de Barcelona sobre libre tránsito del año 1921 asegura la libertad de tránsito por ferrocarriles y vías fluviales para todos los estados sin exclusión, así como también la conferencia de La Haya de 1930 establece la libertad de navegación para todos los estados, tengan costas o no, y el GATT definió ya en 1948 la libertad de tránsito comercial no discriminatorio; se puede decir que recién a partir de la primera conferencia sobre el derecho del mar en Ginebra 1958 es que se va institucionalizado un régimen multilateral, especial y particular para los países sin litoral. Posteriormente con la convención sobre comercio de tránsito de los países sin litoral realizado en Nueva York el 8 de julio de 1965, se sistematiza el principio de libre tránsito en favor de los mediterráneos y finalmente se amplía su contenido con la convención sobre derecho del mar de 1982.

CONVENCION SOBRE DERECHO DEL MAR DE 1982

La convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar aprobada por la tercera conferencia sobre derecho del mar en 1982, codificada normativa consuetudinaria existente y consagra nuevas instituciones jurídicas, conformando un nuevo derecho del mar, que definen régimen internacional que regula los diversos espacios oceánicos. En la tercera conferencia sobre derecho del mar, 30 estados sin litoral formaron un grupo de intereses y en camino de su propuesta que lograron introducir en el comercio, varios artículos que atendieron su situación mediterránea, los cuales regulan principalmente el libre acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral, y su participación en la explotación y beneficios de las riquezas contenidas en los fondos del mar. Esta propuesta contenía principios generales ya reconocidos por las anteriores convenciones internacionales, pero en algunos casos la propuesta va más allá e introduce nuevos elementos, tomando en cuenta las necesidades de estos países en las condiciones económicas y tecnológicas actuales, en el marco de un mutuo acomodo de intereses de los países ribereños y de los mediterráneos, buscando compatibilizar las expectativas y prioridades de ambos, en materia de seguridad y desarrollo económico. A continuación analizaremos los aspectos de la convención sobre derecho del mar se refieren a los países sin Litoral.

En las 12 millas de mar territorial los buques de todos los estados, se han ribereños con sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través de estas aguas(art. 17). En esta zona de mar la soberanía plena del estados ribereños esta relativamente limitada por el derecho de pasó inocente de buques extranjeros, así sean de tierra. Si bien el estados ribereños puede reglamentar este derecho, no puede dificultarlo, suprimir lo o impedirlo, salvo el caso que existan evidencia de que dicho paso no se ha inocente o sea perjudicial para la paz, buen orden o seguridad del estado ribereños.

En la zona económica exclusiva sea otorgado en favor de los países costeros ciertos derechos de soberanía y jurisdicción hasta 200 millas, cercenando así la zona de alta mar en perjuicio de los estados sin litoral. Con la finalidad de compensar esta situación, los estados sin litoral, aparte de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinas han recibido también derechos de participación en esta zona.

Cabe destacar algunas iniciativas tomadas por los países africanos, por ejemplo en la declaración de 1974 sobre el derecho del mar adoptada por el consejo de ministros del organización de unidad africana, los estados africanos reconocen que," a fin de que los recursos de la región puedan beneficiar a todos los pueblos que el habitan, los países y litoral y otros países en situación geográfica que ventajosa tienen derecho participar en explotación de los recursos vivos de las zonas económicas vecinas en condiciones de igualdad y con los nacionales de los estado ribereños, sobre la base de la solidaridad africana y con arreglo a los acuerdos regionales y bilaterales que ese concierto. Es pues un claro ejemplo del país africano de su lucha para obtener una salida al mar y a través de este poder beneficiarse económicamente.

PARTICIPACION BOLIVIANA EN EL DERECHO AL MAR

La participación boliviana en la codificación del régimen relativo a los estados sin litoral en el derecho del mar ha sido muy activa. Ya en la conferencia de Ginebra de 1958, el representante boliviano Walter Guevara Arce presentó la ponencia-" el libre acceso al mar de los países sin litoral", que constituyó un aporte fundamental en la formulación del planteamiento del grupo de países sin litoral en la convención sobre alta mar adoptada en esa ocasión. Este principio posteriormente fue desarrollado en la convención de Nueva York de 1965, de donde la propuesta boliviana fue acogida por el grupo latinoamericano. Paradójicamente, Bolivia nunca ratificó esta convención.

Luego de la proposición formulada en 1967 por el Dr. Arvid Pardo en la Asamblea General de las Naciones Unidas, en 1968 se organizó la comisión de los fondos marinos. Nuestro país no se interesó en formar parte de esta entidad durante los dos primeros años de existencia. En 1970 Bolivia recién ingresa a dicha comisión ya partir de ese momento se va desarrollando lo que sería la propuesta boliviana en la tercera conferencia sobre derechos del mar. El planteamiento central de la misma expresaba que" en una codificación del derecho del mar el problema de los países sin litoral no puede resolverse mediante facilidades concedidas por los países ribereños porque tales facilidades estarán siempre a merced de quien las da. En consecuencia corresponde reconocer por la comunidad el derecho de libre acceso al mar en favor de los países sin litoral.

La posición original boliviana ante la tercera conferencia sobre derecho del mar se puede sintetizar en los siguientes puntos.

1.- LIBRE ACCESO AL MAR Y DESDE EL MAR

Esto comprende:

- a) libre tránsito a través de los países situados entre el mar y un país litoral, tránsito que debe ser en forma explícita, continua y con terminación.*
- b) libre navegación de buques con el pabellón de una nación sin litoral.*
- c) igualdad de trato en los estados ribereños.*

2.- PARTICIPACION EN EL APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS DEL MAR UBICADOS FUERA DE LOS LIMITES DEL MAR TERRITORIAL.

Los países ribereños deben otorgar a los países sin litoral una participación equitativa en el aprovechamiento de esas riquezas tanto renovables como no renovables.

3.- SOLUCION DE CONTROVERSIAS

Se sostiene la creación de un sistema obligatorio de solución de controversias, como uno de los medios más adecuados, sino el único para proteger y salvaguardar sus derechos en esta esfera.

Así también, Bolivia propuso sin éxito la creación de un instituto internacional sobre problemas marinos de los países sin litoral, con el fin de promover el estudio, investigación y capacitación en estas temáticas, desconocidas generalmente en dichos países.

Bolivia apoyó desde un principio la creación de zonas jurisdiccionales hasta las 200 millas de mar, las que deberían contemplar la equitativa participación de los países sin costa ya que" toda extensión de soberanía o de jurisdicción estatal así como implica apropiación de una parte del res communis marino o altera el régimen jurídico de alta mar, debe crear, simultáneamente, obligaciones compensatorias a favor de los países y litoral,

que a causa de su posición geográfica, no tienen capacidad de esta expansión.

Por otra parte, Bolivia junto al Paraguay, presentaron un proyecto de artículos para el establecimiento de una zona económica regional que permita los estados ribereños y a los estados vecinos sin litoral compartir el disfrute y beneficio en igualdad de derechos y obligaciones, los recursos allí existentes , sean estos renovables o no renovables, bajo administración conjunta de un mecanismo sujeto a la jurisdicción de una soberanía regional.

En las posteriores sesiones a la de 1974 la participación del país fue bajando en esa época no se constituyó un equipo especializado y permanente en la materia. Salvo algunas excepciones como Walter Guevara, Gustavo Medeiros y Felipe Tredinik, existieron pocos funcionarios diplomáticos que se abocaron al tema. Las siguientes conferencia hasta 1982 fueron atendidas por personal acreditado a las misiones de Nueva York o Ginebra, según donde se realizaba la reunión.

" Lamentablemente por descuido o por las alternativas de nuestra azarosa vida política, en los últimos tramos de la conferencia nuestro país estuvo totalmente ausente y tampoco tuvo representación en Jamaica."

Pese a que Bolivia participó en la primera parte de la última conferencia en abril de 1982 - ocasión en la que voto aprobando la convención- , no estuvo presente en el gasto de clausura de la conferencia realizaba en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, que no figurando entre los países firmantes.

En fecha de 27 de noviembre de 1984, el gobierno boliviano a tiempo de suscribir la conversación, puesto que ésta no admite reservas(art. 309 y 310), formuló una declaración en la que básicamente sostiene:

a) la convención es perfectible y realizable , por lo que en su momento planteará las reformas que convengan.

b) expresa su confianza en que la convención asegure en el futuro el aprovechamiento equitativa de los recursos marinos.

c) que la libertad de tránsito boliviana ejerce en virtud de tratados bilaterales y continuará haciéndolo en el marco de la convención y

d) deja constancia que Bolivia es país mediterráneo como consecuencia de un conflicto

bélico y te hará valer todos sus derechos cuando recupere su condición de estado ribereños, como efecto de negociaciones destinadas a devolver a Bolivia salida propia y soberana a Lozano pacífico.

Luego de aproximadamente 10 años de firmar la convención sobre derecho del mar, nuestro país ha procedido al ratificar la misma en fecha 12 de julio de 1994, mediante ley de la república número 1570 habiendo efectuado su depósito en la secretaría general de Naciones Unidas que el 25 de abril de 1995. Con lo que concluye una larga etapa de participación boliviana en la codificación del derecho del mar, que coincide con la entrada en vigor de la referida convención, por lo que también se indica el inicio de una nueva etapa, la de la aplicación del nuevo derecho del mar.

BOLIVIA Y SUS DERECHOS DE ACCESO AL MAR

Bolivia país encausado geográficamente desde 1879 ha ido generando un derecho bilateral con sus vecinos, buscando garantizar su derecho de libre acceso al mar, de manera complementaria y anterior al régimen multilateral tomando en cuenta la comprensión de Naciones Unidas sobre derecho del mar de 1982.

Con Chile y las bases de los derechos bolivianos de libre acceso al mar se remontan al tratado de paz y amistad suscrito el 20 de octubre de 1904, la convención de libre tránsito de 1937, la declaración de Arica de 1954, los acuerdos para la construcción del oleoducto Arica Sica Sica , que en su conjunto reconoce a favor de Bolivia:

- a. Libre tránsito a perpetuidad, no recíproco por territorio chileno y puertos mayores en el pacífico, para toda clase de carga y en todo tiempo o circunstancia, sin excepción alguna.*
- b. Esa negación por un año del pago de almacenaje en las aduanas chilenas y la posibilidad de construir sus propios depósitos.*
- c. Constitución de agencias aduaneras en los puertos que definen para su comercio.*
- d. Autonomía en sus operaciones aduaneras de Comercio Exterior mediante la presencia de sus propios agentes aduaneros en puerto.*
- e. Inmunidad de jurisdicción y competencia exclusiva sobre toda carga boliviana en tránsito por territorio chileno, sin que pueda ser intervenida por autoridad alguna.*

- f. *Autonomía en la administración, construcción, mantenimiento y operación de los oleoductos bolivianos que lleguen a puertos chilenos.*
- g. *Extensión de derechos, gravámenes o imposiciones para el material y equipo que se interna y para los fines de construcción, operación y mantenimiento de dichos oleoductos.*
- h. *El otorgamiento gratuito de terrenos fiscales chilenos para la construcción de dichos oleoductos en concesión de uso por el tiempo que dure la explotación.*

El Perú mediante el convenio de tránsito de 1948 y el convenio Marco " Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz" de 1992, a otorgado en favor de Bolivia los siguientes derechos:

- a. *Libre tránsito recíproco en forma irrestricta, en todo tiempo y constancia, para toda clase de cargas.*
- b. *Posibilidad de establecer agencias aduaneras en los puertos y lugares por donde se realicen estas operaciones de tránsito. Desde momento que la carga en tránsito se entregue a la agencia aduanera de Bolivia, queda bajo su jurisdicción, para su cuidado fiscalización y responsabilidad.*
- c. *Libre uso de sus instalaciones portuarias en Ilo.*
- d. *Desarrollo de una zona franca industrial para uso de empresas de Bolivia, bajo el régimen jurisdiccional y legislación del Perú; cediendo la administración a una empresa promotora, de carácter privado, mayoritariamente boliviana, por el tiempo de 99 años, renovables por iguales periodos que operará sobre un extensión de 163,5 has., sin conllevar transferencia de propiedad.*
- e. *Desarrolla de una zona franca turística, con una longitud de 5 km. Sobre 200 Has. En la playa del litoral de Ilo, concediendo la administración a una empresa promotora, de carácter privado, mayoritariamente boliviana, por el tiempo de 99 años, renovables por iguales periodos.*
- f. *Libre tránsito de personas entre los territorios de Bolivia y Perú, así como facilidades portuarias, de transporte terrestre, libertad de circulación de ferrocarriles y libertad de carga entre ambos países.*
- g. *Conformación de una comisión técnica binacional para ley de cohesión de un programa de desarrollo empresarial pesquero peruano boliviano, para poder promover la*

formación de empresas mixtas de pesquería.

Finalmente, a fin de conocer un instrumento de carácter regional, que son de los tres países, se menciona el tratado de Montevideo del 12 de agosto de 1980, que instituye la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI, que en cuanto al sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo, dispone que los países miembros establecerán - en base a principios de no reciprocidad y de cooperación comunitaria - facilidades por el establecimiento en sus territorios de zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades administrativas de tránsito internacional, en favor de los países mediterráneos. Art. 23.

2.7 DECLARACION DE ILO 1992

Suscrita por los Presidentes de las Repúblicas de Bolivia y Perú, licenciado Jaime Paz Zamora e Ingeniero Alberto Fujimori, el 24 de enero de 1992.

En atención a la cordial invitación del Excelentísimo señor presidente de la república del Perú, Ingeniero Alberto Fujimori, el Excelentísimo Señor Presidente de la república de Bolivia, y licenciado de Jaime Paz Zamora, visitó Ilo el 24 de enero de 1992; y plenamente convencidos de que la solidaridad entre sus pueblos constituye la base esencial para integración latinoamericana.

Con la integración y cooperación entre Bolivia y Perú para el desarrollo y bienestar de sus pueblos y en la necesidad de poner en práctica, mediante acciones concretas, los compromisos asumidos por sus respectivos gobiernos para tal fin.

Conscientes de la responsabilidad política que les corresponde como jefes de estado establecer al más alto nivel la orientación que conduzca a la consolidación del amistad, cooperación e integración boliviano peruano.

Animados por la firme voluntad de continuar el diálogo franco y directo sobre todos los aspectos de la relación bilateral con el objeto de determinar conjuntamente las acciones necesarias para asegurar el cumplimiento de los objetivos trazados, decisión que se inscribe en la nueva dinámica que ambos jefes de Estado han impreso a las relaciones bilaterales desde su encuentro en La Paz con motivo de la reunión cumbre del grupo

andino, en diciembre de 1990.

Conviene en suscribir la siguiente declaración:

- 1. Ambos mandatarios, teniendo presente el origen histórico y cultural que une a los pueblos de Bolivia y Perú y conscientes del nuevo enfoque de desarrollo económico y social, deciden poner en ejecución el convenio Marco: Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración" Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz".*
- 2. Los presidentes aclararon que el establecimiento de una zona franca industrial y una zona franca de turismo que el Perú hace efectivo en Ilo, abre una perspectiva de innegable alcance para las relaciones boliviano peruanas, tanto para estimular las actividades económicas y el comercio internacional de Bolivia, como convertir a esta sub - región que es una de las principales promotora del desarrollo económico del sur del Perú.*
- 3. Basados en los términos de referencia definidos por el grupo técnico binacional multisectorial, y salieron a sus cancilleres para que suscriban una comunicación dirigida al presidente de la Corporación Andina de Fomento (CAF) a fin de que dicha entidad financiera realizó el estudio de factibilidad y ser ente definitivo del proyecto de integración Binacional Puerto y Zona Franca de Ilo y corredor vial Ilo-Desaguadero-La Paz-Puerto Suárez.*
- 4. Ambos mandatarios relievieron que el establecimiento de una zona franca turística en una franja de 5 kilómetros de longitud en el litoral de Ilo, que posibilita la inversión de personas jurídicas bolivianas en el marco de las garantías y la inversión extranjera, creara las condiciones favorables para la promoción de políticas orientadas ampliar los flujos turísticos de Bolivia y Perú hacia Ilo.*
- 5. En vista de la urgente necesidad de habilitar en el futuro inmediato que carreteras que signifiquen vías de libre tránsito, el presidente Jaime Paz Zamora hizo conocer al presidente Alberto Fujimori que su gobierno recibió el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo y del gobierno de la república federal de Alemania para el asfaltado de la carretera Río Seco-Desaguadero.*
De igual manera el presidente Fujimori informó al presidente Paz Zamora sobre el crédito que, para el mantenimiento y construcción de carreteras, el pero acaba de recibir del Banco

Interamericano de Desarrollo (BID) por un monto de 210 millones de dólares. Adicionalmente el presidente Fujimori indicó que parte de estos recursos serán destinados al mejoramiento de la carretera desaguadero-Ilo.

6. *En este contexto, los presidentes de Bolivia y Perú convocaron a los inversionistas privados, de su respectivos países como de terceros, para que participen en las actividades económicas y comerciales que se desarrollarán en la zona franca, la cual ofrece las condiciones e infraestructura necesarias para facilitar el proceso de inversión y de su recuperación.*

7. *Los presidente resaltaron la importancia de la suscripción del convenio de tránsito de personas en los territorios de Bolivia y Perú instrumento a través del cual se logrará una efectiva y armoniosa interrelación entre las poblaciones de ambos países como primera fase de un conjunto de acciones integrales orientadas a establecer un régimen de libertad de tránsito de personas entre los dos países.*

8. *Tenían en cuenta la trascendente significación del gran Mariscal Andrés de Santa Cruz en la historia de Bolivia y del Perú, acordaron crear una comisión binacional, encargada de la conmemoración del bicentenario de su nacimiento.*

9. *Los presidente Jaime paz Zamora y Alberto Fujimori expresaron su beneplácito por la decisión del instituto nacional de bienestar familiar de ceder en uso a la junta nacional de solidaridad y desarrollo social de Bolivia un terreno en el litoral de esa localidad para la construcción de un albergue de administración binacional para niños y jóvenes bolivianos y peruanos, tal como fue acordado entre la señora Susana Higuchi de Fujimori y la señora Rosario paz Zamora en el encuentro que sostuvieron en desaguadero el 22 de julio de 1991.*

10. *Los presidentes de Bolivia y del Perú expresaron su especial satisfacción por la suscripción, por parte de su respectivos cancilleres, de los siguientes convenios destinados a dinamizar la cooperación integración fronteriza entre ambos países:*

- convenio entre los gobiernos a la república del Perú y la república de Bolivia sobre la participación de empresas bolivianas en la zona franca industrial de Ilo .

- convenio entre los gobiernos de la república de Bolivia y de la república del Perú sobre la zona franca turística de playa en Ilo.

-convenio entre los gobiernos de la república de Bolivia y de la república del Perú sobre

facilidades para el tránsito de personas entre los territorios de Bolivia y Perú.

- acuerdo entre los cancilleres de Bolivia y de Perú para la creación de la comisión binacional encargada de la celebración del Bicentenario del nacimiento del gran Mariscal antes de Santa Cruz.

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

11. *El presidente Jaime paz Zamora manifestó la complacencia de su pueblo y gobierno por el éxito de histórico encuentro, sostenido con el presidente Alberto Fujimori, especialmente por la determinación que enaltece al Ilustre Mandatarios de la hermana república del Perú de propiciar que Bolivia participe en la zona franca turística de playa, con una extensión de 5 kilómetros en el litoral de Ilo, destinada al desarrollo de actividades turísticas.*

El presidente Jaime Zamora expresó su sincera gratitud al presidente Alberto Fujimori por la vitalidad recibida, así como su convicción que los acuerdos adoptados constituyen un hito histórico que abre posibilidades y realidades del largo alcance para el futuro de ambos países.

El jefe de estados de Bolivia expresó al mismo tiempo que su reconocimiento al pueblo y autoridades de Ilo, que le brindaron una generosa acogida.

El presidente Alberto Fujimori a su vez expresó que en los históricos acuerdos alcanzados constituyen expresión definitiva de la voluntad política de ambos gobiernos de dotar a las relaciones una nueva e inédita concepción de desarrollo cualitativamente superior y en directo beneficio de los pueblos peruano y boliviano.

Firmada en Ilo - Puerto de integración -a los 24 días del mes de enero de 1992.

CONVENIO MARCO

PROYECTO BINACIONAL DE AMISTAD, COOPERACION E INTEGRACION "GRAN MARISCAL ANDRES DE SANTA CRUZ" ENTRE LOS GOBIERNOS DE BOLIVIA Y DEL PERU

Los Presidentes de la república de Bolivia y la república del Perú:

Considerando la especial vinculación que une a Bolivia vial Perú desde su constitución, repúblicas independientes:

Deseando que la región fronteriza boliviano peruana pueda constituir uno de los ejes básicos de la integración sudamericana;

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

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

Art. 1. Acuerdan ejecutar los diversos convenios que integran el proyecto de amistad, integración, complementación, y desarrollo" gran Mariscal Andrés de Santa Cruz".

Art. 2. Convienen que el Perú concederá el libre gozo de sus instalaciones portuarias y el desarrollo de una zona franca industrial y una zona turística en la playa del puerto de Ilo.

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

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

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

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

b). Convenio entre los gobiernos de la república de Bolivia y de la república del Perú sobre la zona franca turísticas de playa en Ilo.

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

d) acuerdo entre los cancilleres de Bolivia Perú para la creación de la comisión binacional encargada de la celebración del Bicentenario del nacimiento del gran Mariscal Andrés de

Santa Cruz.

e). Acuerdo entre los cancilleres para conformación de una comisión técnica binacional drama de desarrollo empresarial pesquero peruano boliviano.

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

Este de lo cual, los presidentes de la república del Perú y de la república de Bolivia suscriben el presente convenio marco en dos ejemplares igualmente válidos en idioma castellano en Ilo, Perú, a los veinticuatro días del mes de enero de mil novecientos noventa y dos.

(Fdo.) ALBERTO FUJIMORI

(Fdo) JAIME PAZ ZAMORA

Presidente de la República del Perú

Presidente de la República de Bolivia

CAPITULO III

MARCO TEORICO

3.1 COMERCIO EXTERIOR A TRAVES DEL PUERTO DE ILO

3.1.1 INTRODUCCION

Con fecha 20 de agosto de 1997 la embajada de la república de Bolivia en Perú en cargo al consultor un trabajo sobre desarrollo del Comercio Exterior boliviano a través del puerto de Ilo . De acuerdo a los términos de referencia dicho trabajo está vinculado al esclarecimiento de las potencialidades y limitaciones del puerto de Ilo , relacionados al

apoyo del desarrollo del Comercio Exterior de Bolivia. Para tal efecto se analizarán las áreas del transporte marítimo internacional, transporte terrestre evaluando su marco regulatorio, situación portuaria y Comercio Exterior referidas a las cargas de exportación de importación Bolivia.

La presente documentación revisión y estudio estadístico fue producido en ENAPU y CEPRI ILO, por lo que constituyen fuente del presente trabajo.

3.1.2 TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL

Uno de los elementos indispensables para determinar la viabilidad del proyecto de Ilo es establecer la capacidad de servicio de las empresas navieras. Por lo tanto es importante precisar las condiciones bajo las cuales las empresas navieras operan en el puerto de Ilo.

Las exigencias de las empresas navieras están vinculadas a lo siguiente:

- a. Condiciones de puerto que permitan la operatividad de las naves.*
- b. Volúmenes de carga que justifiquen la recalada de las naves.*
- c. Costos competitivos de estiba y desestiba, así como de las tarifas portuarias.*

Si el puerto de Ilo cumple con lo mínimo exigido con respecto a las tres condiciones anteriormente a los días muchas empresas navieras, están en disposición de recalcar sus naves para transportar cargas regular y lotes stocks, en mayor intensidad a lo que ocurre en la actualidad.

En efecto, el actualidad están recaudando en el puerto de Ilo, naves de empresas navieras que tienen contratos con empacadores peruanos. Dichas empresas navieras son la línea holandesa P & O Nedlloyd, la línea Mexicana Transporte Marítimo Mexicano, TMM y la línea de Croacia, Croata Line.

Estas son líneas regulares que transportan la mercadería en contenedores. Los productos que transportan son concentrados de estaño, harina de pescado, aceitunas, aletas de tiburón, etc.

asimismo, recalca en el puerto de Ilo semanalmente buques tramp a través de operaciones

charter para cargar harina de pescado a granel y en sacos en lotes de 2,000 TM a 6,000 TM, podrían operar las naves con mayores tonelaje si éstos fueran ofrecidos.

Por lo tanto la primera conclusión a la que se puede llegar es que el puerto de Ilo es un puerto activo donde recalca diversas empresas navieras y conforme lo manifiestan dichas navieras y otras que a la fecha no, es que Ilo, podría tener mayor actividad y frecuencia si se les ofreciera una carga estable y en cantidades que justifiquen la recalada en términos de rentabilidad.

Por otro lado, es importante anotar que de acuerdo a los descrito en la sección Comercio Exterior boliviano, la carga de exportación importación bolivianas están centradas fundamentalmente en los puertos de Norteamérica, Europa, países del Mercosur y de la comunidad andina de las naciones. En este sentido, se ha podido identificar las empresas navieras que estarían en disposición de recalcar en el puerto en tanto y en cuanto existiera disponibilidad de cargas estas son las siguientes:

SERVICIO PARA EUROPA

CROATA LINE .- Esta línea recalca regularmente en el puerto de Ilo y estaría en total disposición de aumentar su oferta de espacio y contenedores.

COMPAÑIA TRANSATLANTICA ESPAÑOLA.- Ofrece un tráfico regular a Ilo para el transporte con destino los puertos de Europa tales como Valencia, Barcelona, Génova, etc.

HAMBURG SUD.THE SHIPPING GROUP.- Esta línea, ofrece un tráfico regular al puerto de Ilo para el transporte de mercadería con destino a los puertos de Liverpool,Dunkerke, rotterdam,etc.

POL-AMERICA JOINT STOCK COMPANY .- Ofrece servicios regular al puerto de Ilo con destino a los puertos de Hamburgo,Bremen,Gdynia, etc.

MAERSK LINE.- Esta línea naviera tiene una alta frecuencia en el puerto del Callao y si quiera los volúmenes de cargas suficientes estarían en disposición de instalar un centro de

operaciones para la atención de usuarios de Ilo en el transporte de contenedores.

MED PACIFIC EXPRESS.- Esta compañía está en total disposición de ofrecer servicios de transporte marítimo con destino a los puertos de Cartagena, Valencia, Barcelona, Livorno, Marsella, Salerno, etc.

SERVICIOS PARA NORTEAMÉRICA.-

Para el tráfico a Norteamérica están a disposición diferentes navieras tales como:

Pacífic Star linee, esta línea se ha comprometido a recalar en Ilo para el transporte de contenedores o para carga suelta o a granel en los volúmenes hasta donde la capacidad del puerto lo permita, con destino a puertos de Norteamérica y Asia.

Seaboard.- línea naviera americana, itinerario anunciado regularmente para recalar en Ilo para el transporte de mercadería con destino puertos de Norteamérica.

Hough-Ugland Auto Liners.-estaría con tráfico regular a Ilo especializado en el transporte de vehículos.

BHIP International Marine Transport.-esta línea ofrece servicios desde y para Ilo con destino a puertos de Tampa, New Orleans, Houston, etc.

Servicio al Mercosur y Comunidad Andina de Naciones.-

También están a disposición de los usuarios, los servicios navieras desde Ilo y para Ilo con destino los puertos de los países del Mercosur y de la comunidad andina de naciones tales como los siguientes:

Libra -Linhas Brasileiras de Navegacao S.A.- Esta línea brasilera ofrece servicio regular al puertos de Ilo con destino los puertos de Santos, Río de Janeiro, Paranagua, Río Grande, Buenos Aires y Valparaíso.

Med Pacific Express.- esta línea ofrece naves con un servicio regular de cada quince días en Ilo para transportar mercadería con destino a los puertos de Fortaleza, Victoria, Santos, Río de Janeiro.

Uni Line Naviera Universal .-esta línea peruana ofreció servicio regular desde Ilo con destino a los puertos de Buenos Aires, Río de Janeiro y Santos. Asimismo, a los puertos de la Guaira, puerto cabello, Cartagena, Buenaventura y Guayaquil.

Como podemos apreciar, no sólo existe un potencial importante sino una realidad concreta en cuanto la oferta de naves desde y hacia el puertos de Ilo y esta oferta se presenta en las actuales condiciones del puerto de Ilo y sin que se incremente la cantidad de carga. Por lo tanto, de lo anterior se desprende que si las condiciones del puerto mejoran, tendremos una mayor receptividad de las empresas navieras, tanto de aquellas que ofrece un tráfico regular como aquellas que ofrecen servicio irregular y de buques tramp vinculadas al transporte de tonelaje que son mayores de mercadería instalada cada cual a granel. Es decir, en el puerto de Ilo tenemos posibilidades reales y concretas de embarcar mercaderías en diferentes modalidades, tales como cargar en contenedores, carga suelta y a granel, así como carga refrigerada.

No obstante que el comercio de Bolivia no está orientado a la fecha al mercado del Lejano Oriente, podemos afirmar que inclusive existen navieras en la actualidad que están operando en Ilo con destino a los puertos de Asia, tales como la naviera P & O Ned Lloyd. En efecto, esta línea naviera está recalando regularmente en el puertos de Ilo transportando mercadería en contenedores y estaría dispuesta a aumentar su stock de contenedores en el número que fuere necesario existiendo mayor disponibilidad de carga para los puertos como: Buenaventura, Yokohama, Naha, Kobe, Hong Kong, Singapur, etc.

en las condiciones descritas se puede garantizar fletes marítimos competitivos que favorecerían notablemente al usuario boliviano tanto importación como exportación de bienes.

Se considera que el transporte marítimo constituye un elemento positivo y alentador en el

propósito de coadyuvar al desarrollo del proyecto Ilo . Explicitamos el término coadyuvar porque en definitiva no le corresponde al transporte marítimo el rol dinamizar por del proyecto Ilo , sino fundamentalmente a la infraestructura vial, es decir a la carretera Ilo-Desaguadero-La Paz. Evidentemente, los puertos también tienen valor importante en tanto que están enlazados al sistema de servicio de Comercio Exterior.

Por los comentarios y análisis que se hace en las áreas de transporte terrestre, situación portuaria y Comercio Exterior y sea que las empresas navieras están en condiciones y total disposición de servir en el puerto de Ilo, en la intensidad que las circunstancias lo exigen.

3.1.3 SITUACION PORTUARIA DE ILO

Los elementos centrales del puerto de Ilo están vinculados a las tarifas portuarias que cobra ENAPU a las empresas navieras y a los costos de estiba y desestiba a cargo de empresas privadas.

Adicionalmente, es indispensable de determinar los alcances de infraestructura portuaria a fin de estimar, el tamaño de los buques, capaces de operar y atracar en los puertos señalados.

Se ha realizado una entrevista con las autoridades portuarias del puerto de Ilo , se tuvo la información que a continuación se detalla y que nos permitirá determinar las posibilidades reales del puerto.

TERMINAL PORTUARIA DE ILO.

Ubicación.- el puerto de Ilo se encuentra ubicado la provincia de Ilo del departamento de Moquegua en la costa sur del Perú. Ilo está a 316 km de la ciudad de Tacna y a 493km de la ciudad de La Paz Bolivia vía Desaguadero-Puno.

Las principales actividades económicas de la provincia de Ilo son la industria pesquera, la metalúrgica y los servicios portuarios. Los servicios portuarios están referidos a los que se ofrece el terminal marítimo y los que realiza la Southern Perú Copper Co. en su voy privado para los embarques de minerales incluidos los de cobre. Los puertos más cercanos

al puerto de Ilo son el puerto de Matarani a 58 millas náuticas al norte y el puerto de Arica Chile a 85 millas náuticas al sur.

La ubicación del puerto que estoy analizando dentro de la cuenca del Pacífico se presenta como una alternativa interesante en la conexión interoceánica. En efecto la distancia de este puerto hasta los puertos A es de 8,550 millas a diferencia de la que existe desde el puerto de Santos Brasil que es de 12,890 millas si el tráfico es vía el Estrecho de Magallanes y de 12,194 millas si el tráfico es vía Canal Panamá.

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO.-

El puerto de Ilo es una bahía abierta de fácil acceso y con una barrera de prospección natural. Punta Coles le da una protección natural frente al oleaje y permite que el muelle pueda ser utilizado sin ninguna restricción entre 350 y 355 días al año.

La temperatura del ambiente varía entre los 17° y 24° grados centígrados, el clima es seco templado. La corriente dentro de la bahía es de baja intensidad y el viento reinante tiene una velocidad máxima de 10 nudos sobre todo al mediodía. El fondo está constituido por arena depositada en roca maciza con profundidades mayores a 18 metros lo cual permite un acceso seguro a las embarcaciones y facilita las operaciones en el muelle. El puerto de Ilo por sus propias características no requiere dragado.

Sin lugar a dudas, el nuevo grupo de trabajo a cargo de la nueva entidad gubernamental llamada PROMCEPRI, aprovechará lo avanzado y otorgará el impulso final necesario. El nuevo grupo de trabajo tiene programado efectuar la licitación pública internacional para la concesión en el cuarto trimestre de 1998 o a más tardar el primer trimestre de 1999. A la fecha, ya ha sido seleccionado el consultor técnico y está en proceso de selección el banco de inversión.

Como puede apreciarse el tema de la privatización del puerto es un tema vigente para el gobierno peruano. Las condiciones generales a las que no referimos y que fueron trabajadas por el comité de privatización son las siguientes:

1. *Concesión y partes involucradas.-*

La privatización del terminal se realizará por medio de un contrato de concesión por el cual se otorgará al futuro concesionario el derecho al uso y disfruta de las instalaciones del terminal con obligación de prestar determinados servicios portuarios.

Las partes involucradas en la concesión serán el futuro concesionario que deberá establecer como sociedad SA organizada bajo las leyes de la república del Perú y el estado peruano.

2. *Plazo de concesión.-*

la concesión se establecerá por un periodo de 30 años contados a partir de la suscripción del contrato.

3. *Contraprestación de servicios.-*

como contraprestación del uso y usufructo de la concesión, el futuro concesionario deberá pagar al estado, un derecho de concesión, por única vez, en la fecha de cierre del contrato, mas una comisión de usufructo sobre los ingresos devengados por la prestación de ciertos servicios portuarios.

4. *Activos de la concesión.-*

a. *Infraestructura básica.-*

Solamente los activos físicos de infraestructura básica que se encuentran dentro del perímetro del terminal se entregarán en concesión, esto con muelle, amarradero, áreas de depósito, almacén y edificios.

Durante todo el plazo de la concesión estos activos se mantendrán como prioridad del estado, salvo la parte correspondiente a mejoras en los mismos y o nuevas obras de infraestructura ejecutadas por el concesionario y previamente aprobadas por el concerniente, las que serán propiedad del concesionario hasta el término de la concesión.

b. *Equipos.-*

Los actuales equipos del terminal, son de propiedad de ENAPU. El futuro concesionario tendrá la opción de compra sobre estos equipos .

5. *Actividades del concesionario.-*

el futuro concesionario, como operador oficial del puerto podrá y/o deberá respectivamente prestar los siguientes servicios:

a. *Servicios ofrecidos en abierta y libre competencia.-*

Practicaje.

Remolcaje.

Estiba y desestiba.

Provisiones diversas al barco.

b. *Servicios ofrecidos relacionados al usufructo(sujeto a pago de comisión)*

alquiler de amarradero.

Amarre y desamarre de las naves.

Manejo de carga en el área del terminal.

Almacenaje en el terminal.

Provisiones específicas(agua, combustible, electricidad)

6. *Obligaciones del concesionario bajo el contrato de concesión.-*

el concesionario deberá cumplir diversas obligaciones como parte de la concesión.

Mantener la infraestructura básica en las mismas o mejores condiciones que cuando le fueron servidas, excluyendo el desgaste por uso normal.

Cumplir con las regulaciones establecidas por la capitanía del puerto según lo establecido en el reglamento de capitanía y de las actividades marítimas.

Brindar el derecho de acceso a los egresos del puerto a todos los usuarios, sin

discriminación, conforme a la reglas de seguridad.

Proveer al concedente los documentos necesarios para su revisión, tales como memoria anual de estados financieros, tarifas oficiales públicas, registros de barcos y cargas entre otros.

Proveer los servicios portuarios sujetos a pago de la comisión, durante todo el periodo de concesión de acuerdo a la regulaciones vigentes.

Asegurar que el terminal que ofrezca servicios de remolcaje y practicaje, ya se ha provisto directamente por sí mismo o través de terceros.

Contar con un seguro guiado por al infraestructura básica, daños a terceros y a la carga.

Ofrecer seguridad por el ingreso y salida del terminal tanto de personas como de carga.

7. Obligaciones financieras del concesionario.-

para asegurar que el concesionario sea capaz de desarrollar sus obligaciones, los siguientes requerimientos financieros son establecidos:

Capital de trabajo mínimo al afirmar el contrato de concesión.

Fianza de fiel cumplimiento(renovable anualmente) mediante una carta fianza bancaria vigente durante todo el periodo de concesión.

8. Obligaciones del estado.-

el estado peruano asumirá el compromiso de concluir con el asaltado de la carretera Ilo-Desaguadero.

9. Tarifas.-

el futuro concesionario estará en libertad de realizar una estructura de tarifas que considere la más adecuada.

10. Inversiones.-

Cualquier inversión en infraestructura básica hecha por futuro concesionario, durante el periodo de concesión, dentro de las instalaciones del terminal serán de

propiedad de este durante la vigencia de la concesión deberán entregarse al estado, conjuntamente con la infraestructura conseguida en concesión, al concluir esta.

Cualquier inversión en infraestructura básica del terminal deberá contar con autorización del concerniente para su ejecución. Dicha autorización deberá otorgarse dentro de un plazo máximo a definirse en el contrato, el cual varía según el monto del inversión.

Cualquier inversión en equipo realizada por el futuro concesionario es y permanecerán como propiedad del mismo, no obstante la conclusión de la concesión.

Por otro lado, es necesario remarcar, que en definitiva los puertos no valen por sí mismos; que siempre se desarrollan en la medida que son parte de un área geográfica expansión económica. Los puertos así como las líneas navieras son elementos complementarios y constituyen un servicio de Comercio Exterior. El puerto de ILO a la fecha, a pesar de todos los esfuerzos, todavía no es parte de un influjo económico ni para el Perú ni para Bolivia. Sin embargo, es un puerto que está incrementando su actividad naviera y portuaria como consecuencia de los CETICOS. Lo anterior obliga reafirmar, en la perspectiva peruana, la necesidad de colocar a nuestro puerto dentro de una estrategia de desarrollo regional del sur del Perú. En este sentido, el puerto es como una real alternativa, debe ser el esfuerzo compromiso simultánea de los elementos que conforman la dinámica de Comercio Exterior entre Bolivia y Perú tanto del sector internacional público como privado.

Generalmente la interrogante que a menudo se plantea, esta referida a lo siguiente:

que es lo primero ¿la carga o la nave?. Es decir cuál tiene prioridad las líneas navieras que no podrán recalar en mayor intensidad en el puertos de Ilo, si no tiene suficiente carga, o son los exportadores e importadores, que no direccionan sus cargas al puerto porque no hay naves suficientes?.

El camino que se quiere llegar a visualizar no es que en primera instancia se lleguen a grandes inversiones en el puerto, sino que a las primeras inversiones deberán esta referidas a la infraestructura vial que posibilita que la carga se movilize al puerto con menor costo posible para los exportadores bolivianos. Esto nos permite concluir que el éxito del puerto radicaba fundamentalmente en la infraestructura vial , básicamente en la carretera Ilo-

Desaguadero-La Paz y como complemento, en el nivel competitivo de las tarifas portuarias que a la fecha tienen la tendencia de reducir aún más los costos tanto para los marineros, para los exportadores e importadores bolivianos. Por lo tanto, el asunto se centra en la carga y ello se vincula directamente a la carretera, sólo ello hará posible revertir la actual situación referida que casi el 90% de la carga boliviana utiliza los puertos chilenos y no utilizan el puerto de ILO.

3.1.4 TRANSPORTE TERRESTRE.-

Con la finalidad de tener una idea real del transporte terrestre en el área de influencia del puerto, es indispensable de primera instancia, hacer una descripción precisa y pormenorizada de las carreteras y vías férreas que actualmente están en uso.

En ese sentido, en el presente estudio se realizaron a descripción de las siguientes carreteras: La Paz-desaguadero;Ilo-desaguadero;La Paz-Collpa y Arica-La Paz.

Todos los medios de comunicación vincula una Bolivia con el sur del Perú y el norte de Chile habiéndose convertido en los nexos más utilizados por Bolivia para vincularse al pacífico y al puerto de Ilo,Matarani.Arica.

En este trabajo de investigación debo aclarar principalmente las distancias existentes entre Santa Cruz e Iquique de (1, 198 Km), Santa Cruz y Arica (1, 189 Km) frente a la distancia entre Santa Cruz y el puerto de Ilo que es de 1, 343 Km.

CARRETERA LA PAZ DESAGUADERO.-

La ruta directa ,Ilo-LaPaz con una extensión de 493 km. Ha sido priorizada por los gobiernos de Perú y Bolivia y actualmente está en plena implementación La Paz-desaguadero-mazocruz-Ilo.

El proceso de construcción de esta carretera ha sufrido una larga maduración. En 1955 se realizó la primera declaración protocolar sobre este tema y recién en 1987 se firmó el

convenio referido a este mismo asunto.

En 1992, con la firma de los convenios de Ilo, se le dio un nuevo y renovado impulso a esta carretera, habiéndose conseguido en el sector boliviano, un financiamiento del BID y del gobierno alemán para llevar adelante el asfaltado de esta ruta.

En 1993, se convocó a una licitación internacional para la ejecución del tramo La Paz-desaguadero. En esta obra, que con 96Km. Y tiene una plataforma de asfalto de 7mts. De ancho y dos bermas de 1.5 mts. Cada una, dos estaciones de tránsito la frontera y dos estaciones de peaje en las cercanías de laja y desaguadero.

El contrato correspondiente fue suscrito por el servicio nacional de caminos y una empresa brasilera el 8 de septiembre de 1994, los trabajos se iniciaron en marzo de 1995. A la fecha faltan 20 kilómetros para concluir el proyecto vial. Lamentablemente, no está disponible a la fecha ningún financiamiento para concluir el asfaltado de la carretera. Por lo tanto, no se puede ni estimar a la fecha de forma oficial.

Carretera ILO-DESAGUADERO.-

un condicionante para analizar las posibilidades reales del proyecto del puerto es la ejecución del proyecto vial referido al asfaltado de la carretera más importante Ilo-desaguadero está en plena ejecución. El proyecto está referido a 397.2Km. Y está dividido en nueve tramos. Los tramos del primero al quinto están financiados por el tesoro público y la Corporación Andina de Fomento CAF y los tramos sexto al noveno están financiados por el tesoro público y el fondo de cooperación económica de ultramar del Japón (OECE).

Estados situacional.-

1. tramos I al V:

estos tramos en actual ejecución se inician en Ilo y llegan hasta el km. 235+ 000. a la fecha el tramo primero se encuentra concluido y en proceso de recepción de obra, los restantes tramos tiene un avance promedio de 53.21% al 31 de enero de 1998, estimando tener su culminación en el mes de julio de 1998; este ligero atraso es producto de las lluvias que viene ocurriendo en la zona de trabajo, afectando especialmente el tramo tercero cuarto y quinto.

El costo estimado de las obras es de U\$\$140`000,000 de los cuales a la fecha corresponde al financiamiento de la corporación andina de fomento en U\$\$80`000,000.

2. tramos VI al IX:

Estos tramos se inician en el km. 235+ 000 y terminan en el km 397.2(desaguadero). Para su ejecución se ha convocado la licitación pública internacional número 018-97-mtc/15.02.pert. 04 y de acuerdo a las exigencias del OECF, fue necesario previamente realizar una etapa de precalificación de empresas constructoras. A la fecha no se ha pronunciado la OECF sobre la no objeción a la relación de empresas precalificadas, requisito necesario e indispensable para continuar con la segunda etapa de la mencionada licitación a fin de contratar a las empresas que ejecuten estas obras.

En cuanto los servicios de supervisión, mediante el concurso de méritos número 016-97mtc./15.02 se procederá a la selección de la firma consultora.

Estas obras tiene un costo estimado de U\$\$ 69`000,000 de los cuales corresponden al financiamiento del OECF la suma de U\$\$51`000,000.

El inicio de las obras está previsto para el mes de mayo de 1998 y su culminación en julio de 1999. Sin embargo es posible que su culminación se prolongue al primer semestre del año 2000.

Carretera La Paz-Collpa-Tacna.-

Otra opción que une a Bolivia con Perú, se desarrolla a través de la carretera La Paz-Viacha-Nazacara-Santiago de machaca-Cotacora-Collpa-Tacna-Ilo, con un total de 544 kilómetros de extensión.

Este proyecto es impulsado por las autoridades municipales de Tacna para dar un mayor desarrollo a su región. Para Bolivia y Perú esta carretera está calificada como no prioritaria por lo que en el tramos peruanos no se registra ningún presupuesto destinado al desarrollo de este proyecto.

Por otra parte, Ilo ha desarrollado un ambicioso plan de conexiones viales que lo une actualmente con mucha mayor eficiencia a la ciudad de Tacna a través de una carretera recientemente asfaltada.

Carretera Arica - La Paz.

La extensión total de esta carretera es de 495.7 kilómetros, los tramos de esta carretera son los siguientes:

Arica-Tambo Quemado.-este tramo con inicio en la república de Chile tiene una extensión de 203 kilómetros se encuentra debidamente asfaltada con una plataforma de seis metros de ancho y bermas de un metro a cada lado. La dificultad de esta carretera y que atenta contra durabilidad de las unidades de transporte terrestre es una característica de una acentuada pendiente que consiste en subir hasta 4,600 metros sobre el nivel del mar en tan sólo 192 kilómetros de recorrido.

Tambo Quemado- Patacamaya.-

Es una carretera de 192.7 kilómetros que une a través de una carretera asfaltada y de doble vía, la frontera con Chile y la población de Patacamaya , en la ruta La Paz-Oruro.

El costo total del proyecto es de 92 millones de dólares.

La inversión se encuentra ubicada en los departamentos de La Paz y Oruro.

Patacamaya - La Paz.- es un tramo totalmente asfaltado de 100 km. De extensión.

En la última reunión entre los ministros de obras públicas de Chile y de desarrollo económico de Bolivia, realizada en su febre de 1994, en Santiago, se acordó que la carretera Patacamaya-Arica será entregada en concesión a una empresa privada, para el mantenimiento de la vía y los servicios complementarios.

Ferrocarril Arica La Paz.- el recorrido vía ferrocarril desde Arica hasta La Paz es de 457 km.

Este ferrocarril es utilizado fundamentalmente para el transporte de minerales. El

ferrocarril a principios de 1996 fue capitalizado por el gobierno de Bolivia, es decir una empresa privada, mayoritariamente chilena se hizo cargo de la explotación.

Fletes vigentes.-

A fin de tener una idea real de los niveles de fletes terrestres que actualmente rige en el tráfico carretero de Bolivia a Perú y a puertos chilenos a continuación se detalla los diferentes puntos de origen y destino:

LA PAZ -ILO (via desaguadero)

actualmente el flete entre La Paz -Ilo se sitúa en U\$53.00 por TM. Es decir para recorrer los 493km. Es éste empresa entre las dos localidades, este flete se desglosa de la siguiente manera: La Paz-Desaguadero (96km) U\$ 10.00 por TM. Desaguadero-Ilo (397 km.) U\$43.00 por TM.

Sin duda, luego que la carretera se encuentre totalmente asfaltada, este flete tendrá una rebaja interesante, dependiendo de la oferta de unidades de transporte.

**La Paz -Ilo (via Collpa)*

El flete vigente entre La Paz e Ilo vía Collpa asciende a U\$59.00 por TM, el flete La Paz-Tacna es de U\$12.00 por TM. Esta carretera no ha sido priorizar a por los gobiernos de Bolivia ni el Perú, precisó la fuerte presión por parte de las autoridades municipales de Tacna, a fin de que se convierta en una realidad a la brevedad posible.

**La Paz -Ilo (via Guaqui)*

Una tercera posibilidad para hacer viable el transporte de mercadería entre La Paz e Ilo, es mediante el sistema bimodal. La Paz-Guaqui por ferrocarril y Guaqui -Ilo mediante carretera, este sistema asciende a U\$ 58.00 por TM, incluyendo el manipuleo de la carga de Guaqui.

**La Paz -Matarani (via Desaguadero)*

El flete vigente entre La Paz y Matarani es de U\$53.00 por TM, no se extiende ninguna diferencia con el flete que se paga hasta Ilo.

Las distancias de los: es de 648 Km. 95 kilómetros en el sector boliviano y 553 kilómetros en el sector peruano es decir el flete es el mismo entre La Paz e Ilo , no obstante que existe 155.80 km. Más que La Paz-Ilo. Esto que parece una contradicción, o un mal cálculo de los transportistas, no es tal. Lo que sucede es que este puerto prácticamente no tiene movimiento con Bolivia, lo que implica que su explotación, por parte de los transportistas tenga dificultades.

LA PAZ-ARICA.

En la actualidad, el flete promedio que es está pagando, asciende a un monto de 45 dólares por TM. 18 dólares por TM en el sector chileno y 27 dólares en el sector boliviano. Una primera aproximación a los fletes de La Paz -Arica, nos confirman que a la fecha, los fletes de Ilo/desaguadero/La Paz, no son competitivos.

Debe considerarse que el tramo boliviano de la carretera se ha terminado de asfaltar hace poco más de un año. Sin embargo, los transportistas tendrán que tener en cuenta para restos de sus costos, la diferencia de altitud existente entre la frontera boliviana y chilena. (Tambo Quemado y Arica), en una distancia de 203 km. lo que implica un alto desgaste de motores y llantas, embriague y frenos ,etc.

A continuación detallaremos un cuadro con partido de los fletes anteriormente señalados.

Cuadro comparativo

		<i>U\$\$.</i>
1.	<i>La Paz-Ilo(desaguadero)</i>	<i>53</i>
2.	<i>La Paz-Ilo(collpa)</i>	<i>59</i>
3.	<i>La Paz-Ilo(guaqui- ffcc)</i>	<i>58</i>
4.	<i>La Paz-Matarani(desaguadero)</i>	<i>53</i>
5.	<i>La Paz-Arica</i>	<i>45</i>

Por otro lado, podemos afirmar, luego de una primera verificación, en la salida existe una oferta disponible importante de unidades de transporte, tanto del sector boliviano como peruano.

Actualmente el flujo aproximado de camiones que operan en la zona es el siguiente:

desaguadero(Perú) 50 camiones diarios de 20TM cada uno.

Tambo quemado(Chile) de 70 camiones diarios de 20 TM cada uno.

En una u otra forma, lo que podemos afirmar es que la carretera Ilo-La Paz constituirá la distancia más corta desde La Paz al océano pacífico. Por lo tanto, tendrá que tener lo siguiente, como hechos sustantivos del proyecto de Ilo:

A) la continuación del asfaltado de la carretera Ilo-desaguadero que está en plena ejecución y se estima quedará concluido en julio de 1999.

B) reducción de las tarifas de los terminales marítimos de Ilo y Matarani.

C) la intención política del gobierno boliviano de usar Ilo priorizando los convenios bilaterales.

Finalmente podemos afirmar que los proyectos carreteros que se están llevando adelante para vincular a Bolivia con el pacífico, tanto por Perú como por Chile, están avanzando con

lentitud pero sostenidamente.

.El vínculo carretero Bolivia Perú parecería ser el proyecto más viable a futuro. Su paso es el más adecuado; teniendo siempre en cuenta, las diferentes alturas y pendientes por las que se transitan. Recordemos que la carretera que vincula a La Paz con Arica tiene la seria dificultad de ascender de 0 m.s.n.m., a 4,600 m.s.n.m., en 192 km. Este hecho hace que su plazo no sea el más adecuado a nivel comercial.

3.1.5 MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Con fecha 10 de septiembre de 1996 se expidió en Bolivia y la resolución secretaríal N 811/96 de la secretaría de hacienda, por el que se pone en vigencia el uso del manifiesto internacional de carga. Declaración de tránsito aduanero(MIC/DTA) este documento tiene algunas características es necesario puntualizar.*

1. *El MIC se aprueba a nivel internacional en la cuarta reunión de la comisión de seguimiento del acuerdo de transporte internacional terrestre, que fue ratificado por Bolivia mediante la ley 1158 de 30 de mayo de 1990 aplicándolo en su comercio con los países, como Argentina, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay.*

2. *La finalidad de este documento es dotar de fluidez y eliminar todos los obstáculos que impidan el libre tránsito de mercaderías entre los citados países.*

3. *La aplicación de este documento está referida a la siguientes tráfico:*

tráfico bilateral entre países signatarios limítrofes.

Tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios.

Tránsito hacia terceros países no signatarios.

4. *El MIC se presenta en los siguientes casos:*

. Importaciones

. Exportaciones

. Tránsito

. Reexportación

3.1.6 REGLAMENTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA TERRESTRE CON EL PERU.

El transporte internacional terrestre de Perú con Bolivia se rige por los preceptos establecidos por el acuerdo de Cartagena, determinados en la decisión 257 y sus anexos.

1. el transporte internacional de mercancías en el ámbito de esta decisión que sólo podrá ser realizado por una persona jurídica autorizada por su país de origen. Ello significa, que el servicio de transporte está restringido a aquellas entidades que tenga una forma empresarial y tradicionalmente estén autorizadas legalmente.

2. esta decisión incluye los tráfico entre los países miembros limítrofes, entre dos países miembros con tránsito por territorio de otros países miembros y el tránsito a través de países miembros hace terceros países.

3. Según esta decisión los países miembros se conceden la libertad de tránsito en los términos establecidos por el acuerdo de Cartagena.

4. Las licencias para conducir vehículos otorgados en un país miembros son reconocidos por todos los demás países miembros.

5. El transporte internacional según esta disposición solamente concluirá cuando las mercancías hubieran sido puestas a disposición del consignatario.

6. El transporte internacional definido por esta decisión, está amparado por un

contrato de transporte denominado carta de transporte internacional por carretera.

7. *Los países miembros permitirán la entrada y salida de su territorio a la tripulación de los vehículos en operación pertenecientes a los demás países miembros.*

Dando cumplimiento a lo establecido en la decisión 257, Perú y Bolivia han llevado a cabo varias reuniones bilaterales, que aclaran ir a un mayor precisión a la disposición mencionada. Se acordó entre las autoridades de transporte terrestre de Bolivia y Perú la habilitación de camiones bajo el sistema de tránsito internacional de mercaderías(TIM).

Finalmente para el transporte internacional con el Perú está vigente la decisión 358 que es el reglamento de la decisión 257 sobre transporte internacional de mercancías por carretera adoptando normas comunitarias que regulen los diferentes aspectos de este transporte.

3.1.7 PROBLEMAS ACTUALES EN LA FRONTERA PERU-BOLIVIA

En visitas que se han efectuado a las poblaciones fronterizas del desaguadero se han detectado problemas que se detallan a continuación y que atentan contra la fluidez y eficiencia del comercio, constituyendo un real sobre costo para los agentes económicos.

1. ADMINISTRACION ADUANERA

La utilización del manifiesto internacional de carga constituía el único documento que garantiza el tránsito de la mercadería de exportación, importación de ambos países.

Las autoridades aduaneras de Bolivia exigen regularmente en forma general y obligatoria la presentación del MIC-DTA . Sin embargo en el caso del Perú las autoridades aduaneras, por considerar que el mic no les garantizan control adecuado han adoptado por continuar

exigiendo el manifiesto de carga normal.

El trámite administrativo para el tránsito de mercaderías y transporte sobre demasiadas demoras en razón a que los propios transportistas no cumplen con la presentación de la documentación necesaria para lograr la autorización correspondiente.

Asimismo, existe una demora excesiva en la autorización de certificado de inspección que es otorgado por la supervisión del gobierno peruano.

2. Transporte.-

no existen facilidades de infraestructura para el estacionamiento del transporte pesado en el sector fronterizo de ambos países, particularmente en el sector fronterizo boliviano.

Existe la falta de conocimiento, por parte de los transportistas, sobre las normas vigentes por el tránsito de la carga internacional y los trámites aduaneras.

3. Ferias nacionales fronterizas.-

a pesar del tiempo transcurrido y las constantes quejas presentadas por los operadores del Comercio Exterior de ambos países, la vigencia de las series comerciales constituía un serio inventó que por el tránsito de vehículos y mercaderías de exportación e importación. Esta situación constituía una grave limitación que se traduce en mayores costos y demoras perjudiciales para normal desarrollo del Comercio Exterior bilateral. En efecto, todos los martes y viernes de cada semana se lleva a cabo las series comerciales cierra el paso al tránsito de vehículos.

4. Tránsito de vehículos comerciales.-

es necesaria la implementación de sistemas de control de peso, en las localidades de río seco y desaguadero, para el tránsito de vehículos de carga internacional, considerando entre otros las limitaciones de la capacidad de resistencia del asfaltado, de la carretera río seco desaguadero. Igualmente para resguardar la vida útil del asaltado de la carretera desaguadero-Ilo, cuando se concluya en julio de 1999 asimismo, es importante que los diferentes cobros para el tránsito de vehículos y mercaderías por la zona fronteriza se han

respaldado por los respectivos comprobantes de pago.

3.1.8 COMERCIO EXTERIOR EN BOLIVIA

Es interesante observar las cifras, productos como orígenes y destinos de los productos de Comercio Exterior boliviano ya que está en estrecha relación con nuestro tema central.

Podemos afirmar que la economía boliviana en la década de los 90 se ha mantenido por el camino de la estabilidad. Se a apreciado un impulso privatizador a través del programa de capitalización de las principales empresas públicas que han reportado al estado boliviano más de U\$\$ 1, 600.000.00.

La explotación de productos tradicionales representa casi 50% del total de las exportaciones del país y está conformado por los minerales hidrocarburos los minerales de mayor venta el mercado internacional son el zing, oro, estaño y plata, mientras que el gas representa las mayores ventas de hidrocarburos.

Respecto a las exportaciones no tradicionales , la misma está compuesta por productos de origen agrícola, industrial y manufacturas diversas. Estas exportaciones tuvieron a partir del año 1990 un notorio crecimiento.

El dinamismo que existe en las exportaciones se explica por lo siguiente:

Soya en grano, harina y torta de soya y aceites.-la soya es sin duda el producto más dinámico del exportación no tradicional. En la actualidad este producto representa el 34% de las exportaciones no tradicionales y el 16% de las exportaciones globales. La soya es comercializada preferentemente con países limítrofes.

Maderas acerradas y muebles.-este productos representa 13% de las exportaciones no tradicionales sus principales mercados son estados unidos de Norteamérica, Argentina y países de la Unión Europea.

Joyería con oro nacional importado.-estos productos representan el 14% de las exportaciones no tradicionales. Los principales destinos de estos productos son los Estados

Unidos de Norteamérica y países de la Unión Europea.

Castaña.-producto eminentemente agrícola que no requiere ningún proceso de industrialización y defendido masivamente a los mercados de Inglaterra y Suiza.

Azúcar.-representa el 5% de las ventas no tradicionales y es colocado principalmente en Argentina y Perú.

Café.-representa el 3% de las exportaciones no tradicionales siendo sus principales mercados Estados Unidos de Norteamérica y países europeos.

Así es que podemos determinar que los productos bolivianos de exportación se encuentran fuertemente concentrados en los mercados de Estados Unidos de Norteamérica , en los países de la comunidad andina de naciones , el Mercosur y en países europeos.

Con respecto a la comunidad andina de naciones, los principales mercados de los productos bolivianos son el Perú y Colombia.

En el caso del Mercosur, la Argentina constituye principal país receptor de los productos bolivianos. Asimismo Chile es un país que asume un porcentaje de las exportaciones bolivianas.

Para las importaciones, puedo indicar que Bolivia concentra sus importaciones en orden de importancia en los mercados de Estados Unidos de Norteamérica, Europa, Japón, Argentina, de Brasil, Chile y Perú. El resto de países tienen poca significación.

Es entonces que si realizo una conexión de la realidad del Comercio Exterior boliviano a la realidad del puerto de Ilo y la oferta naviera, tenemos que concluir que el boliviano requiere prioritariamente servicio naviero con destino al sudeste asiático y a la china a diferencia de la necesidad real de es una vez por Estados Unidos de Norteamérica y Europa y al mercado de Colombia y a países del Mercosur .

Justamente, tal como lo hemos apreciado en la parte referida transporte marítimo, el puerto que estamos investigando disponía la fecha de un servicio regular hacia esos

destinos, susceptible de intensificarse en la medida en que se ve orientada la direccionalidad de las cargas boliviana de puertos chilenos a puertos peruanos.

3.2 ESTRUCTURA DEL CORREDOR INTEROCEANICO

3.2.1 INTEGRACION FISICA Y PUERTOS

Estrategias nacionales en materia de desarrollo de infraestructura física.

Promoción de inversión privada.

Aparte del primer gobierno del presidente Fujimori existe un nuevo marco en el Perú que liberalizar la economía, que favorecen el desarrollo del sector privado y la reducción de intervención del estado, y garantiza la libre competencia, igualdad de condiciones a la inversión extranjera. En materia de desarrollo de infraestructura física, en particular, la estrategia nacional ha consistido en crear un marco que promueva la inversión privada, a la que le asigna el papel de motor de desarrollo y de la producción en el país.

Así, el decreto legislativo número 757 de noviembre de 1991," ley marco para el crecimiento de la inversión privada", garantiza la libre iniciativa y las inversiones privadas en todos los sectores del actividad económica esta ley establece las reglas básicas para sector privado, reduciendo la interferencia del estado en las actividades económicas. Permitiendo al sector privado participar en las actividades económicas anteriormente reservadas para el estado, liberalizar los precios dejando su fijación sujeta al mercado, y garantiza las condiciones tanto para las empresas públicas como para las privadas.

El decreto legislativo número 662 de febrero de 1991," ley de estabilidad jurídica a la inversión extranjera", promueve y brinda mayor seguridad al inversión extranjera, estableciendo uno de los marcos legales más liberales vigentes en el país en desarrollo. Confiere a los inversionistas foráneos igualdad de derechos implicaciones con respecto los nacionales, garantizando sus derechos de propiedad y libertad de comerciar sin trabas con el exterior. Se permite la libre remisión de los dividendos y regalías al exterior, previo pago de los impuestos de ley, sin control de cambios ni autorización previa alguna.

Esta ley también incluye normas básicas sobre tributación, que protegen a los inversionistas nacionales y extranjeros de cualquier cambio arbitrario de las reglas. Así, se autoriza a la celebración de convenios de estabilidad jurídica entre los inversionistas extranjeros y el gobierno para garantizar el mantenimiento del régimen tributario y de disponibilidad de divisas por un lapso de diez años.

Como a estas normas legales, el gobierno ha suscrito diversos acuerdos y tratados internacionales que protegen la inversión privada y nuestro país. Entre ellos, ha ratificado el convenio constitutivo del organismo multilateral de garantías de inversiones(MIGA); el tratado para el seguro a la inversión con la corporación de inversiones privadas en ultramar(OPIC), de Estados Unidos; la convención para el arreglo de disputas de inversión entre naciones y ciudadanos de otras naciones (ICSID), por la cual se permite el arbitraje internacional.

El decreto legislativo N° 674 de septiembre de 1991 " Ley de Promoción del Inversión Privada en las Empresas del Estado", dio inicio al proceso de privatización en el Perú, con el que se busca eliminar la participación del estado en las actividades productivas y desperdicios del país, trasladando íntegramente dicha responsabilidad al sector privado. Se creó la comisión de promoción de inversión privada como organismo encargado del programa de privatización y general, y los comités especiales ya operan a nivel de cada empresa a ser privatizada.

El proceso de privatización peruanos no fué el primero en América latina, pero quizá a sido el programa más radical y ambicioso. Ni siquiera se ha resistido a deshacerse de empresas en industrias estratégicas. En principio, las cerca de 200 empresas del sector público son privatizadas, si bien por árabes, a fines del año pasado el presidente de la COPRI declaró que la empresa de agua potable servicio de agua potable y alcantarillado de Jean mas no sería transferida sector privado por cuanto cumple una labor social muy importante en beneficio de la población.

3.2.2 DESARROLLO DE LOS CORREDORES INTEROCEANICOS

El Perú está favorablemente situado en la parte central de la costa del pacífico de

Sudamérica, lo que permite una rápida conexión con los países asiáticos de la cuenca del pacífico. Sin embargo su comercio con Europa lugar a través del canal de Panamá, el cabo de hornos, el estrecho de Magallanes o el paso Drake, siendo más importante de estos accesos al atlántico el canal de Panamá.

Según los términos del tratado Carter-Torrijos de 1977, el área del canal pasará a control panameño el 31 de diciembre de 1999, y las implicancias de esto para la región son una incógnita. Cobra importancia el consejo de corredores que enlazan los puertos de la costa del pacífico con los puertos de la costa del atlántico de Sudamérica. La búsqueda de estos corredores bioceánicos, con proyección de la cuenca del pacífico en especial, es necesaria, se tiene consideración que está en la región económica más dinámica del mundo desde un punto de vista de producción e intercambio económico comercial. El 45% del comercio mundial se realiza la cuenca del pacífico y se prevé a comienzos del próximo siglo entre 65 y 70 por ciento del comercio mundial tendrá lugar en este espacio que comprende 180 millones de kilómetros cuadrados y más de 50 países de América, Asia y Oceanía, y concentra a la mitad de la población mundial.

El desarrollo de una infraestructura física de corredores viales y puertos en el Perú, además era una ruta alternativa a Europa a través de los puertos de la costa del atlántico, apunta también a convertir al país en una puerta de salir el pacífico para los países tras andinos, como Bolivia, Brasil, Paraguay.

Así, en el norte del país está programado un corredor que sale de Paita, cruza Olmos y corral quemado y avanza hacia el puerto fluvial de Sarameriza. Sólo faltan concretar 73.5km, con lo cual, por un lado, se estaría integrando toda la Amazonía peruana con el océano pacífico, y por otro lado, se aspira y a la navegación fluvial del Amazonas, llegando posiblemente a mánaos y puerto Belén vía Iquitos .

Sin embargo, los corredores son los del sur del país: matarani, Arequipa, Puno, desaguadero, que constituye la articulación transversal más importante de la región sur; Ilo-desaguadero, ambas conectadas con Bolivia a través de la ruta desaguadero-La Paz-Concha banda-Santa Cruz-puerto Suárez, para unirse finalmente a Brasil siguiendo por Corumbá- campo grande-Sao Paulo-santos, y con Paraguay a través de la hidrovía Paraguay - Paraná.

Finalmente, está la ruta Tacna- Collpa-La Paz, donde existen 198km. De carretera afirmaba que requirieron ensanche, de los cuales han sido saltado cerca de 50km.

A este respecto, cobra especial importancia el convenio Marco: proyecto binacional de amistad, cooperación e integración" Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz", suscrito por los presidentes de Bolivia y Perú el 24 de enero de 1992, en homenaje al Gran Mariscal de Zepita, quien integró Ilovió a estos dos países hermanos. El plan contempla:

la sesión por parte del estado peruano de 200 Ha en la playa de Ilo, a 15km. Al sur del terminal marítimo de Ilo, que fundamentada en el decreto legislativo N° 704 de noviembre de 1991, goza de los beneficios aduaneros, laborales, cambiarios y tributarios establecido en dicha norma. Bolivia constituye la única zona turística en el Perú y, al parecer en Sudamérica.

La atención de una vía de 163,5 Ha al interior de la zona franca industrial propiamente dicha, que presenta la mitad del área de 327Ha de las que consta la zona franca industrial de Ilo, cuyos objetivos son la promoción y desarrollo de la industrialización de bienes y servicios, destinados al exportación y que gozan de un régimen especial en materia aduanera, tributaria y laboral.

El mejoramiento del sistema vial para facilitar el transporte entre ambos países, mediante la construcción de la carretera Ilo-La Paz, haciendose cargo de Bolivia los 96km. Que conectan La Paz con desaguadero y por parte del Perú los 462km. Que van desde Ilo hasta desaguadero. Asimismo, la construcción cofinanciada del puente internacional de desaguadero, que unirá a los dos tramos de la carretera Ilo La Paz.

La ampliación y desarrollo de la infraestructura del terminal marítimo, para lo cual se acordó lícita la concesión de su administración al sector privado, a fin de mejorar la calidad de sus servicios y consolidar el desarrollo de la zona franca industrial, esperándose obtener un auge pleno del sistema de dos a tres años después de su privatización.

El desarrollo de la zona franca industrial, conjuntamente con la mejora del terminal marítimo de Ilo, deberían servir para convertir a Ilo en un importante polo de desarrollo. Y abastecimiento para la zona sur del Perú, promoviendo las actividades comerciales de la región. Es puerta de ingreso para el mercado boliviano, en apoyo de su comercio exterior.

También se reconoce que sólo la inversión privada logrará activar dicha zona industrial, por ello forma parte del acuerdo la promoción de inversionistas nacionales y de terceros países para llevar a cabo el desarrollo de estos proyectos.

3.2.3 POLITICAS Y ESTRATEGIAS DEL TERMINAL MARITIMO ILO

Para formular las políticas y estrategias a seguir, el primer paso es definir la visión y la misión institucional, en referencia puerto de hilo, a continuación realizare dicha definición:

VISION: la visión del puerto de hilo es la de constituirse en una alternativa eficiente y eficaz del Comercio Exterior boliviano, para la movilización de carga Asia y desde Bolivia a ultramar.

MISION: la misión es la de lograr en el corto plazo la implementación y puesta en marcha del convenio "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz" firmado entre Bolivia y Perú en el año 1992.

Estrategias genéricas.-

Dentro del marco de lo que se entiende como estrategia, que se define como la "Determinación de las metas y objetivos básicos de una empresa a largo plazo, las acciones y la asignación de los recursos necesarios para lograr dichas metas".

- *. Estrategia de diferenciación*
- *. Estrategia de liderazgo de costos*
- *. Estrategias de alta segmentación o concentración.*

Estrategias de diferenciación.-

para comenzar la formulación de las estrategias de diferenciación, la primera sería la siguiente:

Estrategia de privatización del puerto de ILO.-el propósito de esta estrategia, es discutir las

tasas y tres ventajas de las diferentes estrategias que se podrían seguir para la privatización del terminal marítimo Ilo. Considerar los recitales temas políticos que surjan por las estrategias recomendadas y desarrollar un plan de acción para el proceso de privatización en sí.

La opción de la estrategia de privatización dependerá de tres factores fundamentales:

**.La estructura administrativa preferida por el terminal marítimo después de la privatización.*

**. La viabilidad financiera de diferentes unidades empresariales dentro del puerto.*

**. Las ventajas y desventajas de las diferentes formas de privatización.*

Los principales temas políticos probablemente serán:

**. El marco regulador dentro del cual el terminal marítimo privatizado operará en particular los poderes del gobierno para controlar tarifas y evitar otras prácticas monopólicas.*

**. El rol que los gobiernos del Perú y de Bolivia en la promoción y desarrollo del terminal marítimo, por ejemplo a través del mejoramiento de los enlaces de transporte terrestre, la dirección de las cargas bolivianas al terminal marítimo y las futuras actividades que entrarán dentro de los convenios de Bolivia y Perú.*

El plan de acción principalmente concierne a:

**. La decisión que se necesita tomar antes de que se pueda preparar las bases para la licitación.*

**. La organización para el proceso de la licitación.*

**. El formato del contrato de concesión.*

**. El monitoreo a largo plazo.*

**. La supervisión*

**. La modificación del contrato y es que fuera necesarios.*

Existen también aspectos claves en relación con la privatización:

**. Hasta que punto La empresa que desee privatizar el puerto desea regular el mismo después de su privatización.*

**. Como deberá implementarse el convenio firmado por los gobiernos del Perú y Bolivia, el 24 de enero de 1992.*

**. Que pasos adicionales tiene que tomar el gobierno peruano para promover el uso del terminal marítimo de Ilo.*

La respuesta a todas estas interrogantes puede ser dada de la siguiente manera:

la función de la administración de "servicios portuarios-Bolivia" en el puerto de Ilo. La necesidad de almacenes o áreas de almacenaje abiertos bajo control boliviano y de ser el caso, los correspondientes que deberían efectuarse al operador del puerto por el uso de este espacio.

3.2.4 GLOBALIZACION DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

el desarrollo de integración física en general, y de la conexión interoceánica en particular, no puede ser seriamente abordados sin analizar las principales tendencias que se están produciendo en el ámbito del transporte internacional. Ahora bien, esta evaluación y su estrecha vinculación con el Comercio Exterior y competitividad internacional de un país y una región muestra una relación sistemática entre transporte marítimo, puertos y conexiones terrestres al interior de las "áreas de influencia" o hinterland de cada puerto.

El primer lugar, los fletes representan hasta el 40% del valor cif.(costo, seguro y fletes) de los bienes transportados en el comercio internacional(Cepal, 1989), lo que incide directamente para que el transporte marítimo regular, los puertos y al transporte terrestre tengan directa influencia en la competitividad internacional de un país. Luego, el transporte marítimo representa el 90% del transporte internacional y se divide, en una primera instancia, entre transporte de carga a granel y transporte de carga general(UNCTAD,1994). Si bien esta primera categoría-graneles líquidos y secos constituye

alrededor de 2/3 del volumen del tráfico marítimo internacional, es al menos dinámica. Inversamente, se tiene a las líneas regulares de carga UNITARIZADA que representan la fracción más dinámica del transporte marítimo y engloban la mayor parte de las exportaciones de manufacturas y productos sofisticados. Al interior de esta segunda categoría, de la carga contenedorizada constituye un 20% de la flota, pero 3/4 del valor de las mercaderías transportadas y en consecuencia del fletes, mostrando la necesidad de enfocar particularmente este cemento el transporte internacional.

En este sentido, una modelo cooperativa trinacional de inserción en el actual fenómeno de globalización del transporte internacional, a través de un puerto pivote en el pacífico sur, no puede ignorar lo que está sucediendo a escala mundial en el transporte internacional en general y al transporte marítimo en particular. En efecto, la realidad actual nos muestra, por ejemplo, que el pabellón o inclusive la propiedad de un buque podría llegar a no tener sentido cuando un buque contrata a su tripulación en un país, es administrado desde otro país, financiado en otro y forma parte de una cadena de distribución internacional que podría ser funcionar el barco entre otros dos países durante toda su vida económica. Además, el objetivo trinacional de convertirse en la plataforma portuaria y la vía de tránsito para un transporte de trans -continental entre la región central de América del sur y el Asia, hace aún más necesario este análisis, debido a que esta segunda región ha venido a constituirse en la más dinámica en materia de transportes marítimos, particularmente de carga contenedorizada. Al respecto, basta mencionar los puertos de Hong Kong y Singapur, que conjuntamente manejan el 15.4% del tráfico de contenedores de los países y territorios en desarrollo, contra 0.7% de todos los puertos del Brasil y 1992.

Junto con el transporte de buques de línea regulares, los puertos, el transporte interior, los regímenes aduaneros, los bancos, las compañías de seguros, forman parte de un grupo diverso de servicios que sirven de base para el comercio internacional y cuya eficiente provisión requiere de un adecuado marco institucional, que debería, también, ser considerado por el modelo cooperativo trinacional. Efectivamente, la integración de la explotación de líneas regulares, los puertos y los servicios de transporte interior siempre

fue una posibilidad teórica, pero al día numerosas restricciones en materia de mercados, servicios, tecnología y de carácter legal que impedían que ello sucediera. Ahora bien, la integración del transporte marítimo y terrestre han emanado de la necesidad de las empresas navieras de controlar más los servicios, dando lugar a la emergencia del transporte intermodal y del transporte multimodal.

Por un lado, el transporte intermodal implica un enfoque sistemático de todas las actividades y funciones de la cadena de distribución al fin de disminuir, o en lo posible, que elimina las interrupciones del movimiento continuo de bienes y equipos de transporte entre origen y destino por el otro, que el transporte multimodal es un concepto institucional que permite que una entidad se responsabiliza por la prestación de un servicio que incluye dos o más medios de transporte entre origen y destino y expida un conocimiento de embarque por dicho servicio.

La directa relevancia de los conceptos para el proyecto de un modelo cooperativo trinacional y su actual implementación en diversas regiones del planeta nos lleva a desarrollar en mayor detalle algunos de los elementos que hacen a la globalización de las actividades del transporte internacional.

Cambios estructurales en el transporte marítimo regular a consecuencia de la globalización:

el transporte internacional, así como varias actividades dinámicas de la economía globalizada, está atravesando un fenómeno de concentración que es necesario analizar desde la perspectiva del modelo trinacional. En efecto, esta evolución está provocando una disminución del número de puertos de escala para los buques de líneas regulares y una ampliación de las zonas interiores de los puertos que se mantienen visitados generando de alguna manera, una nueva geografía económica, que es lo que definitivamente le interesa a Bolivia. Es así pues que el resultado de la revolución de los contenedores, los explotadores de buques de líneas regulares obras en servicios de transportes desde lugar de origen de la mercadería hasta su punto de destino y los fletes marítimos a menos o no sólo incluyen los gastos del transporte marítimo, sino también aquellos relacionados con los servicios de transporte interior. Asimismo, un creciente número de explotadores de buques en líneas

regulares suministre información computarizado a puertos, autoridades de aduana, de bancos compañías de seguro y otros agentes para facilitar el manejo eficiente de los bienes, así como pronta entrega a los consignatarios y el pago rápido a los exportadores.

Esta ampliación de actividades de los explotadores de buques de línea regulares ha provocado numerosos cambios en la composición de la industria del transporte marítimo regular, que ha evolucionado para incluir no sólo los buques y los puertos sino también el transporte interior y los servicios auxiliares como las aduanas y los sistemas información computarizado. Entre estas modificaciones, se procederá al análisis del cambio de los buques de carga general a buques especializados; de los servicios de manejo y estiba de la carga individualizada a aquellos que reflejan el manejo y la estiba de productos homogéneos; de una oferta suficiente de capacidad de transporte a una capacidad excedentaria crónica; de los fletes sujetos a presiones alcistas en un mercado vendedor a aquellos de carácter menguante en un mercado comprador; de la eficiencia modal a la optimización de los sistemas intermodales; de una estructura reglamentada a una cada vez más liberalizada; de los servicios ordinarios de transporte a utilización cada vez mayor de arreglos contractuales de transporte, de correo y las comunicaciones verbales a los sistemas de satélites con porta avisados y de una labor de fomento improvisada a numerosos fuentes de apoyo institucional.

3.2.5 CANALES INTEROCEANICOS

la constante evolución de la economía mundial produce cambios en la geografía económica que, a su vez, influye de manera directa en la industria del transporte. Inversamente, los cambios en el transporte modifican las geografía económica ha cortando las distancias entre los mercados, reduciendo los costos de los fletes o incrementando la eficacia del transporte. Ahora bien, lo mejor de estos cambios de la geografía económica son:

- 1. los principales canales interoceánicos.*
- 2. la utilización cada vez mayor de enlaces terrestres entre puertos y*
- 3.2 túneles y puentes que brindará enlaces entre los sistemas de transporte de los*

diferentes países. Con respecto a los primeros, la evidencia muestran que los principales canales interoceánicos, como el de Suez o el de Panamá, han aportado una contribución fundamental al crecimiento económico mundial, semejante a la tracción mecánica del transporte terrestre, la propulsión, a vapor para todos los buques, la contenedorización y los servicios de transporte intermodales para el actual transporte marítimo.

3.3 LEGISLACION

3.3.1 SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS

DECRETO SUPREMO N° 25134

HUGO BANZER SUAREZ

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que es de primordial importancia para el poder ejecutivo establecer el sistema nacional de carreteras, conformado por las red fundamental, redes departamentales y redes municipales, a efectos de la responsabilidad que se debe asumir para la inversión en la construcción, mejoramiento y/o mantenimiento.

Que conforme lo establecido por el artículo 18 de la ley N°1788 del 16 de septiembre de 1997, compete al servicio nacional de caminos, la planificación, construcción, mantenimiento, administración de las carreteras de la red fundamental.

Que para un adecuado cumplimiento de funciones del servicio nacional de caminos corresponde clasificar las carreteras que conforman la red fundamental.

EN CONSEJO DE MINISTROS

DECRETA:

TITULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.-CONCEPTO GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS.

Se entiende como sistema nacional de carreteras, al conjunto de infraestructura de carreteras en Bolivia conformado por:

Red fundamental *bajo responsabilidad del servicio nacional de caminos.*

Redes departamentales *bajo responsabilidad de las prefecturas a través de los servicio departamentales de caminos.*

Redes municipales *bajo responsabilidad de los municipios.*

TITULO 2

*RED FUNDAMENTAL DE CARRETERAS,
RED DEPARTAMENTAL, RED MUNICIPAL*

ARTICULO 2.-REQUISITOS PARA FORMAR PARTE DE LA RED FUNDAMENTAL. Las carreteras que conforman la red fundamental ya construidas o por construirse de acuerdo a la capacidad financiera del estado y de las regiones deben cumplir con las siguientes condiciones:

a . Vincular las capitales políticas de los departamentos, o

b . Permitir la vinculación de carácter internacional conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes, o

c . Conectar en los puntos adecuados dos o más carreteras de la red fundamental, o

d . Cumplir con las condiciones de protección ambiental.

Artículo 3.-simbología de identificación.- las carreteras de la red fundamental, se identificarán con la letra "F" dentro de un escudo. La letra estará seguida por un numeral que identifica en orden correlativo las carreteras que conforman la red, según el diseño siguiente con el que se ejemplifica:



Artículo 4.-requisitos para formar parte de la red departamental. Las carreteras que conforman cada red departamental ya construidas o por construirse de acuerdo a la capacidad financiera de cada prefectura de departamento, deben cumplir con las siguientes condiciones:

a integración departamental, o

b conexión con la red fundamental, o

c caminos colectores que pasando cerca de las zonas productivas permitan una conexión corta a través de caminos municipales, llevando la producción a los centros de consumo, o

d vinculación de capitales de provincia con la capital de departamento, directamente o

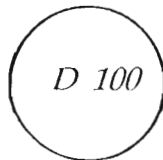
a través de una ruta fundamental, o

e conexión con sistemas de transporte intermodal de importancia departamental, o

f acceso a polos de desarrollo de carácter departamental

g que cumpla normas y requerimientos de protección ambiental.

Artículos 5.-simbología de identificación. las carreteras de las redes departamentales, se identificarán con la letra "D" dentro de un círculo la letra estará seguida por un numeral que identifica en orden correlativo las carreteras que conforman la red, según el diseño siguiente con el que ejemplifica:



Artículo 6.-requisitos para formar parte de la red municipal.- las carreteras que conforman cada red municipal ya construidas o por construirse de acuerdo la capacidad financiera de cada municipio o mancomunidad municipal en cada departamento. Deben cumplir ineludiblemente con las siguientes condiciones:

a ser caminos alimentados de las red departamental y/o fundamental, o

b vinculación de poblaciones rurales, comunidades o centros de producción, entre capitales de provincia o capitales de provincia con capital de departamento.

c que cumpla normas y requerimientos de protección ambiental.

Artículo 7.-simbología de identificación.- las carreteras de las redes municipales, se identificarán con la letra "M" dentro de un rombo la letra estará seguida por un numeral que identifica en orden correlativo las carreteras que conforman cada red según el diseño siguiente con el que se ejemplifica.



Artículo 8.-conformación de la red fundamental de carreteras.- la red fundamental de carreteras, descrita en el mapa vial oficial que forma parte del presente decreto y cuya reproducción sin autorización expresa(escrita) emitida por la autoridad competente del S.N.C. está prohibida, es la siguiente:

<i>Ruta</i>	<i>longitud km.</i>
<i>Ruta fundamental N° 1 (F1) desaguadero puente internacional en frontera con la república del Perú-el alto de La Paz-Oruro-Potosí Tarija-Bermejo (puente internacional en la frontera con república Argentina).</i>	<i>1.215</i>
<i>Ruta fundamental N° 2(F2) La Paz plaza de armas-autopista de La Paz el alto-río seco Huarina-Copacabana-Khasani-frontera con la República del Perú.</i>	<i>155</i>
<i>Ruta fundamental N° 3 (F3) La Paz plaza de armas-Cotapata-Caranavi-Quiquibey-Yucumo San Borja- San Ignacio-Trinidad(plaza de armas).</i>	<i>602</i>
<i>Ruta fundamental N°4 (F4) Hito XVIII frontera con la república de Chile-Tambo Quemado-</i>	

patacamaya-caracollo-caihuasi-Cochabamba-Villa Tunari-Yapacani-Guabira-Montero-Santa Cruz-Pailon-San José de chiquitos-Robore-puerto Suárez-arroyo concepción(puente en frontera con la república federativa del Brasil)-Ramal-Guachalla-Mutun-Fortin Vitiones-Fortin Vanguardia -Puerto Busch. 1.657

Ruta fundamental N° 5 (F5)

La Palizada (cruce ruta N° F7)Saipina-Aiquile-Sucre-Bentazos-Potosí Uyuni-Julaca-Estacion Eduardo Avaroa-hito N°60 frontera con las república de Chile. 898

Ruta fundamental N° 6 (F6)

Hito Villazon frontera con las república del Paraguay -Boyuiibe-Camiri-Ipati-Monteagudo-Padilla-Zudañes-Trabuco Yamparaes-Sucre(plaza de armas). 643

Ruta fundamental N° 7 (F7)

Cochabamba (plaza de armas)-Paracaya-Epizana -Comarapa-Samaipata-Laguardia-Cruce ruta N° F9 488

Ruta fundamental N° 8 (F8)

Guayaramerin frontera con la república federativa del Brasil-Riberalta-El Choro- santa rosa-Reyes-cruce Rurrenabaque-Yucumo(cruce ruta N°F3) 696

Ruta fundamental N° 9 (F9)

Positos Boliviano puente internacional frontera con las república Argentina-Yacuiba-villa montes-Boyuiibe-Camiri-Ipati-Abapo-Cruce ruta N°F7-Santa Cruz-Pailon-los troncos-san Ramón-Ascencion de Guarayos- san Pablo-Casarabe-Trinidad(plaza de armas) 928

Ruta fundamental N°10(F10)

San Matías frontera con la república federativa de Brasil-las Petas san Ignacio-concepción-San Javier-san Ramón-los troncos-puerto Banegas-Okinawa-Cruce Ruta N°F4 Guabira. 649

Ruta fundamental N°11(F11)

Cruce ruta N° F1 Tarija-Cruce ruta N°F9(San Antonio nuevo villa montes)

Ruta fundamental N° 12(F12)

Pisiga frontera con la república de Chile. Toledo-Oruro caihuasi (ruta N°F4) 279

Ruta fundamental N° 13 (F13)

cobija puente internacional en frontera con la pública federativa del Brasil - porvenir-Puerto Rico-Sena-el choro(cruce ruta N°F8) 370

Ruta fundamental N° 14(F14)

<i>Villazon puente internacional en frontera con la república Argentina Tupiza-Cotagaita- cruce ruta N°F1-Cuchu Ingenio</i>	<i>316</i>
<i>Ruta fundamental N° 15(F15)</i>	
<i>Cruce ruta N°F4 (Ivirgarzama)-puerto Villarroel</i>	<i>27</i>
<i>Ruta fundamental N°16 (F16)</i>	
<i>Huarina (cruce ruta N° F2)-Achacachi-cruce acceso Charazani-Apolo Ixiamas -Alto madidi-Chive-San Silvestre- Porvenir -Ramal San Buenaventura-Tumupasa-Ixiamas</i>	<i>1035*</i>
<i>Ruta fundamental N°17(F17)</i>	
<i>San Ignacio de Velasco plaza de armas-san Miguel-san Rafael-la fortuna San José.</i>	<i>200</i>
<i>Total red fundamental</i>	<i>10.401</i>

() longitud aproximada*

El inicio o conclusión de una ruta de la red fundamental en la plaza de armas de capital de departamento o de provincia, constituyen únicamente un dato de referencia para kilometraje de las ruta, por lo que los trabajos de mantenimiento o mejoramiento del tramo urbano permanecen bajo competencia del respectivo municipio.

Artículo 9.-infraestructura de las red fundamental administrada por el servicio nacional de caminos. Las instalaciones, inmuebles y equipamiento con el que cuenta la oficina central

maestranza, laboratorio central, así como materiales para mantenimiento , mejoramiento o construcción(de señalización horizontal y vertical, asfaltado, material petreo, etc.) del servicio nacional de caminos, permanecen bajo derecho propietario de este.

Los inmuebles y su equipamiento (mobiliario) que forma parte de las red fundamental que vuelven al dominio y responsabilidad del servicio nacional de caminos son los siguientes:

Ruta fundamental N°1(F1)

Oficinas:

- . Terreno polvorín "I"(ciudad de Oruro-zona norte).*
- . Ala Sur(actual dependencia laboratorios_ ciudad de Potosí)*
- . Tercer piso edificio y área de parqueo para vehículos zona tabladita, ciudad Tarija.*

Campamentos:

Guaqui,Patacamaya,Panduro,Challapata"I"(salida-Potosi),Yocalla"I",VillaAvecia,Iscaiyachi, Emborozo,Rio Negro,Bermejo.

Retenes de cobro de Peaje:

Departamento LaPaz Senkata,Laja,SanAntonio, SicaSica, AchicaArriba,Konani

Departamento Tarija Cruce Panamericano, Santa Barbara, Puente Bermejo.

Departamento Oruro San Pedro,Vichu Loma ,Challapata Pazña.

Departamento Potosi

San Antonio, Yocalla, Surco.

Estaciones de pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluido su equipamiento e infraestructura.

Ruta fundamental N°2(F2)

campamento: Copacabana

Retenes de cobro de peaje:

Departamento La Paz

Autopista La Paz el Alto, San Roque

Estaciones de pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluido su equipamiento e infraestructura.

Ruta fundamental N°3(F3)

oficinas:

- casa de huéspedes y área de parqueo para vehículos (ciudad Trinidad).

Campamentos:

Pongo, santa Bárbara, Yara "I" (Caranavi), km.53, cerró pelado, Yucumo, san Ignacio de moxos.

Retenes de cobro de peaje:

Departamento La Paz

: Chuquiaguillo, Villa Yara (Caranavi.)

Departamento Beni

: Yucumo - Puerto Barador

Estaciones de pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objetivo incluidos equipamiento e infraestructura.

Ruta fundamental N° 4(F4)

Oficinas:

- * . Tercer piso oficinas S.N.C. y área de parqueo para vehículos, ciudad Cochabamba.*
- * . Dos departamentos sus áreas de parqueo en el condominio mediterraneo (ciudad Cochabamba).*
- * .Tercer piso y área de parqueo para vehiculos oficinas SDC-Santa Cruz , dos casas de huéspedes(ciudad Santa Cruz) 1 terreno en el parque industrial. (manzana PI-17),1 casa (zona el Trompillo-Segundo anillo).*

Campamentos:

Tambo Quemado,Curahuara de Carangas "1",Lequepalca "1",Suticollo"1",Paracti"1",villa Tuinari "1", San German ,Portachuelo,San Jose,Robore, puerto Suárez.

Retenes de cobro de peaje:

Departamento La Paz

Patacamaya

Departamento de Cochabamba

Confital, Suticollo,Colcapirhua,Huayllani, Colomi,Ivirgarzama.villa Tunari.Bulo Bulo.

Departamento de Santa Cruz

Puerto Greter,Puerto Mendez, PuertoSuarez,San Jose de Chiquitos,km17-warnes,Puerto Pailas.

Departamento Oruro

Tambo Quemado.

Estaciones de pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluidos equipamiento.

Red fundamental N° 5 (F5)

oficina:-oficina-Residencia Sucre.

Campamentos:

Uyuni "1", Retiro, Ayquile "1"

Retenes de cobro de peaje:

Departamento Chuquisaca

La Zapatera, Yotala, Puente Arce.

Departamento Potosí

Carachipampa, Pampa Soiso, San Antonio.

Departamento de Cochabamba

Aiquile.

Estaciones de pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluido su equipamiento.

Ruta fundamental N° 6 (F6)

campamentos:

Tomina, Monteagudo "1"

Retenes de cobro de peaje:

Departamentos de Chuquisaca

Cochis km.3, El abra, Zapallar.

Estaciones de Pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objetivo incluido su equipamiento.

Ruta fundamental N°7(F7)

campamentos:

Pojo "1", Bermejo, Santa Cruz.

Retenes de cobro de peaje:

Departamento Cochabamba km 10-Paracaya, Epizana.

Departamento Santa Cruz LaGuardia, Mairana, Comarapa, Mataral, Angostura.

Estaciones de pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluido su equipamiento.

Red fundamental N° 8(F8)

oficinas:

- . Oficinas y casa de huéspedes(ciudad de Riberalta)

Campamentos:

Rurrenabaque, santa rosa, Australia.

Retenes de cobro de peaje:

Departamento Beni: km 2 Guayaramerin, km3 El Choro

Estaciones de Pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas

destinadas a este objeto incluidos equipamiento.

Ruta fundamental N°9(F9)

campamentos:

Yaguacua, Villamontes, Boyuibe, Camiri, Cabezas, San Ramon, Cerro Chico

Retenes de cobro de peaje:

Departamento Tarija

Campo Pajoso, Puente Ferroviario, Puente Ustarez.

Departamento Santa Cruz

*San Ramón, Choreti(Camiri), Imbochi(Camiri),
Abapo, río grande, ingenio mora, Pedro Lorenzo,
km 13 Santa Cruz, los troncos, Ascencion de
Guarayos, Elvira.*

*Estación de pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas
destinadas a este objeto incluido su equipamiento.*

Ruta fundamental N° 10(F10)

campamento:

San Ignacio de Velasco

Retenes de cobro de peaje:

Departamento Santa Cruz

*concepción, santa rosa, san Ignacio de Velasco, paraíso,
san Ramón, San Javier.*

Estaciones de pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas

destinadas a este objeto incluido su equipamiento.

Ruta fundamental N° 11(F11)

campamento:

Entre Ríos

Reten de cobro de peaje:

Departamento Oruro

Ancaravi, Puente Español.

Estaciones de Pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluidos su equipamiento.

Red fundamental N° 13(F13)

Oficina:

- *casa de huéspedes(ciudad Cobija).*

Campamentos:

Porvenir, el Carmen

Retenes de cobro de peaje:

Departamento Pando

Bella Vista, el Carmen, peña amarilla, porvenir.

Estaciones de pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluidos equipamiento.

Ruta fundamental N° 14(F14)

campamentos:

Villazon, Tojo

Reten de cobro de peaje :

Departamento Potosí

Yacuma

Estaciones de pesaje (balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas este objeto incluidos equipamiento.

Ruta fundamental N° 15(F15)

retén de cobro de peaje:

Departamento de Cochabamba

Ivirgarzama

Ruta fundamental N° 16(F16)

campamentos:Achacachi

Retén de cobro de peaje:

Departamento La Paz

Achacachi

Estación de pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluido su equipamiento.

Ruta fundamental N° 17(F17)

campamentos :San José de chiquitos

Retén de cobro de peaje:

Departamento de Santa Cruz

San José de chiquitos, san Ignacio de Velasco.

Estación de pesaje(balanzas) y contadores automáticos de tráfico: todas las áreas destinadas a este objeto incluido su equipamiento.

Asimismo forman parte de estas redes, todos los retenes de cobro de peaje instalados a partir de enero de 1996 y las 140 estaciones de conteo automático de tráfico en funcionamiento.

3.3.2

LEY N°1961

LEY DE 23 DE MARZO DE 1999

*HUGO BANZER SUAREZ
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA*

Por cuanto el honorable Congreso Nacional ha sancionado la siguiente Ley

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL

D E C R E T A :

*CORREDORES DE EXPORTACION DE ENERGIA, HIDROCARBUROS Y
TELECOMUNICACIONES DE NECESIDAD NACIONAL.*

Artículo primero. De conformidad con lo establecido en el artículo 25° de la constitución política del estado y artículo 2° de la ley de hidrocarburos N°1689 de 30 de abril de 1996, se declara en forma expresa, de necesidad nacional y se autoriza a personas extranjeras individuales o colectivas que constituyan empresas con capital exclusivamente extranjero o mixto, obtener y poseer mediante concesiones extensiones de suelo necesario para la construcción y operación de ductos para el transporte, comercialización de hidrocarburos y sus derivados , dentro de los 50 kilómetros de la frontera nacional en el perímetro de los corredores que se detallan en el anexo 1 de la presente ley.

Artículo segundo. De conformidad con lo establecido por el artículo 25° de la constitución política del estado y el artículo 4° de la ley de electricidad N°1604 de fecha 21 de diciembre de 1994, se declara en forma expresa de necesidad nacional y se autoriza al las personas extranjeras individuales o colectivas que constituyan empresas con capital exclusivamente

extranjero o mixto obtener y poseer mediante concesiones, extensiones de suelo necesario para la construcción y operación de todo tipo de instalaciones para la generación, interconexión, transmisión, distribución y comercialización de electricidad, dentro de los 50 kilómetros de la frontera nacional en el perímetro de los corredores que se detalla en el anexo 1 de la presente ley.

Artículo tercero. De conformidad con lo establecido en el artículo 25° de la constitución política estado se declara, en forme expresa, de necesidad nacional y se autoriza a personas extranjeras individuales o colectivas que constituyen empresas con capital exclusivamente extranjero o mixto obtener y poseer extensiones de suelo necesarias mediante concesiones, para la construcción y operación de todo tipo de instalaciones para la transmisión de datos, señales, imágenes, sonido e información en general por cualquier medio o sistema de telecomunicaciones, dentro de los 50 kilómetros de la frontera nacional en los perímetro de los corredores que se detallan en el anexo 1 de la presente Ley.

Artículo cuarto. En caso de que las concesiones afectan al patrimonio privado, por tratarse de proyectos de necesidad y utilidad pública, se procederá a la expropiación conforme a ley.

Artículo quinto. Las extensiones de suelo concedidas al amparo de la presente ley, no podrán ser utilizadas para un fin distinto al los previstos en los artículos precedentes bajo pena de revisión de beneficio del estado.

Artículo sexto. Las concesiones y licencias, para el ejercicio de las actividades señaladas en los artículos 1°, 2°, y 3° de la presente ley, serán otorgadas de conformidad con lo establecido en la ley 1600 del sistema de regulación sectorial del 28 de octubre de 1994 y leyes sectoriales correspondientes, previo informe favorable del ministerio respectivo.

Las concesiones tienen por tiempo de duración el mismo que establece el contrato hondo el plazo máximo de las concesiones es de 40 años.

Artículo séptimo. Los concesionarios de los corredores de exportación con el propósito de contribuir al desarrollo integral del país deberán priorizar el transporte de los recursos

energéticos nacionales y alentar en la regiones aledañas a los corredores de exportación, proyectos de desarrollo comunitario y los que generen valor agregado en el territorio nacional.

Artículo octavo. En la extensión que comprenda las concesiones, que deberá incorporar las tecnologías más adecuadas en la construcción e implementación de las instalaciones preservando el medio ambiente y la biodiversidad.

Remítase al poder ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la sala Sesiones del Honorable Consejo Nacional a los diecinueve días del mes de marzo de mil novecientos noventa y nueve años.

Fdo. Wálter Guiteras Denis, Hugo Carvajal Donoso, Gonzalo Molina Osio, Edgar Lazo Loayza, Roger Pinto Molina, Luis Llerena Gamez.

Por lo tanto, la promulgó para que se tengan y cumpla como Ley de la república.

Palacio de gobierno de la ciudad de La Paz, a los 23 días del mes de marzo de 1999.

FDO. HUGO BANZER SUAREZ, Carlos Iturralde Ballivian, Herbert Muller Costas, Jorge Pacheco franco, Erick Reyes Villa Bacigalupi.

3.3.3

**LEY GENERAL DE CONCESIONES
DE OBRAS PUBLICAS DE TRANSPORTE
EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL
DECRETA**

Ley general de concesiones de obras publicas de transporte

LEY N° 1874
Disposiciones Generales

. Dentro de esta ley general realizare un resumen de los artículos que son necesarios para la realización de mi tesis .

Artículo 2.-

Alcance de la ley.-las concesiones que trata está ley, según las particularidades de cada modo de transporte y el caso específico de obra a que se aplique , tendrá como objetivo la construcción, mejoramiento, rehabilitación, reparación, mantenimiento , financiamiento, operación o explotación de obras públicas de transporte y de los servicios que ellas prestan, cuya prioridad o tuición legal corresponden a la administración nacional , prefecturas o a las municipalidades, cuya concesión no este expresamente prohibida en exclusividad al Estado, las prefecturas o las municipalidades.

Dichas concesiones podrán otorgarse indistintamente sobre obras ya existentes, obras nuevas o combinaciones de ellas y podrán recaer sobre el todo o parte de la obra singular, o sobre una red de transporte o parte de ella, o referirse a varias obras de un mismo o similar tipo que sean susceptibles de otorgarse en concesión.

Artículo 3.-

. Normas que rigen las concesiones.-las obras públicas de transporte que corresponden a la administración nacional, a las prefecturas o las municipalidades que se desarrollen por el sistema de concesión a particulares, sus licitaciones y contratos, así como su construcción, rehabilitación, reparamiento, mejoramiento mantenimiento, operación o explotación de los niveles de servicios ellas presten, se regirán por las normas que establece esta ley, su reglamentación , y las bases que se aprueben para licitar cada contrato en particular.

Artículo 6.-

. regimen Jurídico a que se sujeta la concesión.-el concesionario cumplirá las funciones incorporadas en el contrato de concesión, con arreglo a las normas del Derecho Publico, en especial las referente a sus relaciones con el ente público concedente , sea al administración nacional, las prefecturas o municipalidades o agrupaciones de esas entidades, las regulaciones sobre los regímenes de construcción y explotación de la obra; al cobro de

tarifas; a su sistema de reajuste; y las contraprestaciones para con administración nacional, prefecturas, municipalidad, que conforman el régimen económico del contrato . Del mismo modo, deberá las normas que regulan la actividad específica dada en concesión.

En cambio, en lo que se refiere a sus derechos y obligaciones económicas con terceros, la sociedad concesionaria se regirá por la normatividad jurídica vigente en el país, en general, podrá realizar cualquier operación lícita , sin necesidad de autorización del ente público concedente , con las solas excepciones que regula esta ley y las que se estipulen en el contrato de concesión.

Artículos 7.-

. Renovación de la concesión.-

. Concluido el plazo de cada concesión, esas obras públicas de transporte deberán ser licitadas para ser entregadas en una nueva concesión por la o las entidades concedentes para su ampliación, conservación, rehabilitación, reparación explotación, aisladas divididas o integradas conjuntamente con otras obras, a menos que el concedente, fundadamente dispongan no concesionarla .

La correspondiente licitación deberá efectuarse con la anticipación necesaria para asegurar la continuidad entre ambas concesiones.

Artículo 12.-

. Aprobación de las bases de licitación para las concesiones.-las bases de la licitación y convocatoria pública nacional o internacional según corresponde para otorgar concesiones de obras públicas de transporte pertenecientes al administración nacional, serán aprobadas mediante resolución suprema obras suscritas en forma conjunta por los ministros de desarrollo económico y de hacienda.

Las bases de la licitación de obras a otorgarse en concesión que liciten las prefecturas serán aprobadas por el alcalde o los alcaldes convocantes con acuerdo del consejo municipal o Concejos municipales involucrados mediante las resoluciones municipales correspondientes.

Artículo 13.-

. Publicidad de la licitación.-la convocatoria a licitación y en su caso , la preselección de interesados se efectuará por todo medio que haga efectiva su difusión debiendo publicarse con la debida antelación, como mínimo, tres veces en un lapso no mayor que a 30 días, al menos, dos periódicos de amplia circulación nacional cuando correspondan en revista especializada de circulación internacional y en publicaciones de carácter regional o local según establezca las reglamentación de esta ley.

Los avisos de convocatoria informarán la manera de adquirir las bases de licitación, debiendo señalar el nombre y breve descripción de la obra a licitar.

Artículo 14.-

De la preselección.- Cuando convenga al interés nacional, podrá convocarse a una preselección pública de interesados, a fin de determinar la capacidad técnica y económica de los posibles oferentes. Quienes resulten preseleccionados podrán asociarse con terceros para formular ofertas en la licitación , debiendo mantener, al menos, la mayoría dentro del grupo oferente y de la sociedad anónima que será la titular de la concesión.

Cuando exista preselección, la entidad licitante podrá proveer versiones preliminares de la documentación respectiva a los preseleccionados y solicitar de estos observaciones y comentarios sobre las bases de licitación y el texto borrador de los contratos.

Artículo 17.-elementos de la licitación. En las bases de la licitación de cada concesión, se podrá establecer los siguientes elementos como integrantes del régimen del respectivo contrato de concesión:

a . Estructura tarifaria

b . Plazo de duración de la concesión

c . Aportes iniciales para la fase de construcción y/o asignaciones durante el

todo parte de la etapa de explotación del Estado o de la prefectura o de la municipalidad al oferente ; si hubiere lugar;

- d . Pagos ofrecidos por el oferente a la administración nacional, a la prefectura o a la municipalidad;*
- e . Ingresos mínimos garantizados por la administración nacional, por la prefectura o por la municipalidad;*
- f . Grado de compromiso de riesgo que asume el oferente durante la construcción de la obra o prestación del servicio, ante casos tales como fuerza mayor o caso fortuito;*
- g . Fórmula de reajuste de las tarifas y su sistema de revisión;*
- h . Otros servicios adicionales, útiles o necesarios;*
- i . Consideraciones de carácter ambientales y ecológicos, definida por expertos sobre la base de las disposiciones legales ambientales y requisitos derivados de ellas; teniendo en cuenta su costo con relación al valor total del proyecto;*
- j . Condiciones y estándares de construcción, del servicio y de devolución de las obras al término de la concesión.*

Única y exclusivamente en las bases de licitación de concesiones convocadas por el Ministerio de Desarrollo Económico, que correspondan las obras de su competencia directa o de la de sus servicios dependientes o que le sean delegadas mediante convenio por otros entes públicos, prefecturas, municipalidades, o agrupaciones de ellos, se podrá establecer, garantías del administración central, las indicadas en los incisos c y e precedentes.

En cambio en ningún caso en las licitaciones y contratos que efectúen las prefecturas o agrupaciones de ellas, se podrá válidamente obligar a al administración central o a otras entidades públicas que no sean los concedentes.

Artículo 18.-presentación de las ofertas.- las ofertas serán presentadas en los términos y formas establecidas en las bases de licitación, pero siempre se entregarán todas las exigencias conjuntamente. Primero se abrirán y evaluarán las ofertas administrativas y técnicas . Después, sólo se abrirá las ofertas económicas que resulten declaradas administrativa y técnicamente aceptables en las respectiva evaluación.

Después de la presentación de las ofertas no se admitirá ninguna modificación de sus contenidos.

Artículo 19.-factores de evaluación y adjudicación de la licitación.- la licitación se decidirá evaluando las ofertas económicas sólo de aquellas declaradas administrativa y técnicamente aceptables, de acuerdo a las características propias de las obras , atendiendo uno o más de los factores indicados en los incisos a, b, o c, siguientes o alternativamente , el indicado en el inciso d, según el sistema de evaluación que se establezca en la reglamentación de esta ley y en base de licitación:

a . Estructura tarifaria;

b . Plazo de concesión;

c . Oferta del proponente de pagos a la administración nacional, prefecturas o municipalidades o agrupación de entes concedentes;y/o petición de monto de, aportes garantías de ingresos mínimos que la administración nacional, prefectura, municipalidad, o agrupación de entes concedentes a los incisos c y e del artículo17;

d . Rentabilidad en valor presente de los ingresos totales de la sociedad concesionaria, calculados de acuerdo a lo establecido en las bases de licitación y oferta adjudicada. Este

factor de adjudicación de la licitación deberá ser usado sólo en forma excepcional , y no podrá ser utilizado en conjunto con ninguno de los otros medios indicados en este artículo.

El puntaje total o parcial obtenido en la calificación de las ofertas técnicas que fueren declaradas suficientes podrá ser utilizada para dirimir empates entre las mejores ofertas económicas , si así lo establecen las bases de licitación .

Sólo por excepción fundada y expresamente contenida en las bases de una licitación, uno o más factores técnicos del proyecto podrán ser utilizados como elemento dirimente de la adjudicación de la licitación, y casos especialmente complejos .

Artículo 25.-garantías.-El oferente, adjudicatario y concesionario deberá construir las garantías de seriedad de prestación de la oferta y de cumplimiento de todas sus obligaciones emanadas del contrato, mediante boleta bancaria, con las formas, montos, plazos y demás condiciones que la reglamentación de esta ley y las bases de licitación establezcan en los siguientes casos;

a . Para participar en la licitación pública, cada oferente deberá garantizar la seriedad de la prestación de su propuesta. El incumplimiento éste requisito , en monto , forma y plazo establecidos, inhabilita dicha oferta.

El adjudicatario deberá prorrogar o reemplazar dicha garantía por todo período necesario hasta el inicio de la etapa de construcción y hasta la entrega de la garantía correspondiente a dicha etapa; su no renovación oportuna, será causal de revocatoria de la adjudicación.

b . El concesionario deberá constituir la garantía correspondiente la fase de construcción.

c . Antes de la entrada en servicio de la obra pública, en su todo o parte, el concesionario deberá constituir la garantía de explotación. En la fase final de la explotación

de cada contrato, el concesionario deberá entregar una garantía adicional, para resguardar la entrega de las obras en las condiciones y estándares debidos, con vigencia de 12 meses adicionales a la terminación del contrato.

Las garantías a que se refieren esta ley deberá ser siempre pagaderas sin ninguna condicionalidad a la sola prestación que de ellas haga el ente concedente y suficientes para garantizar el interés cautelado en cada fase de la licitación o del contrato de concesión. Su naturaleza y cuantía se determinará en la reglamentación de esta ley y en las bases de licitación. Cuando se pidan las boletas bancarias de garantía, ellas deberán ser otorgadas por una institución de la plaza o una del exterior que cuenta con una calificación de grado de inversión de primera línea, otorgado por una agencia internacional de calificación reconocida(en la reglamentación y en las bases de licitación de cada concesión, se definirán las agencias internacionales de calificación.

Artículo 34.-responsabilidad por daños.-. El concesionario responderá de los daños de cualquier naturaleza atribuibles a el, que con motivo de la ejecución y explotación de la obra o de la prestación del servicio, se ocasionaren a terceros, salvo en los casos de fuerza mayor o fortuitos no imputables al concesionario.

Artículo 35.-multas por incumplimiento del concesionario.-en la fase de construcción como en la de explotación, la entidad concedente podrá imponer al concesionario que no cumpla sus obligaciones, las multas previstas en las bases de licitación.

Durante la fase de explotación, la Superintendencia de transportes podrá imponer las sanciones que procedan por incumplimiento de obligaciones emergentes del contrato, por infracciones del concesionario al regimen económico, y en especial al tarifario.

Artículo 46.-facultades de inspección y vigilancia por el concedente.-

Corresponderá a la entidad concedente, la inspección y vigilancia del cumplimiento por el

concesionario, de sus obligaciones legales y contractuales en las obras de servicios contratados con especial cuidado en las materias técnicas, económicas y ambientales en la fase de construcción. Durante la etapa explotación super vigilará el cumplimiento técnico, de sus deberes económicos, en los servicios a los usuarios y ambientales de la obra y en especial de la condición de su restitución al término de la concesión. Estas funciones se ejercerá mediante un inspector de la concesión para cada fase del contrato. Todo ello de acuerdo con las normas legales, de las reglamentación esta ley y de respectiva contrato de concesión.

En caso de incumplimiento, el concedente solicitará a la superintendencia de transportes impongan al concesionario las sanciones y multas que para cada infracción establezcan las bases de licitación y el contrato . Sin perjuicio de lo anterior, concesionario podrá interponer los recursos que le faculta la ley.

Artículo 58.-accesos y obras de conexión de la concesión.- las bases de licitación y contrato de concesión restablecerán los accesos y obras de conexión que debe tener dicha obra , incluyendo aquellas conexiones de tipo vial existentes y las referidas a otros servicios instalados, siempre que ellos hubieren sido autorizados conforme a derecho.

En los casos de accesos no previstos en las bases y contrato de concesión, el concesionario estará facultado para autorizar a terceros interesados nuevos accesos y conexiones viales o de otros servicios a la obra o en los terrenos que incluye esa concesión, previa autorización técnica de la entidad concedente. El concesionario podrá cobrarle a los interesados un nuevo pago por el acceso, adicional al costo de las obras necesarias para su habilitación, conservación y operación, sea mediante un pago único o por tarifación especial de su operación durante toda la concesión. El monto de los pagos de los terceros interesados será convenido por ellos con el concesionario, en caso de conflicto procede la instancia de conciliación y arbitraje, la cual se basará en el presupuesto de pago total que determina la entidad concedente.

Artículo 67.-del personal para la inspección fiscal de las obras por concesión.- bajo la directa dependencia de la dirección general y de las direcciones departamentales de concesiones de obras públicas de transporte actuará un inspector fiscal de cada contrato. Este será nombrado, por el viceministro o el prefecto de departamento, según corresponda, de entre el personal propio de dichas direcciones o del que el ministerio requiera.

Dicho inspector tendrá la responsabilidad técnica del desarrollo de los proyectos y de las obras contratadas , se encargará del proceso de expropiación y del control de adquisición de tierras por el concesionario y de la relación con cualquier otra autoridad del estado con el objeto de asegurar el eficiente cumplimiento del contrato, todo ello bajo la dependencia directa del director general de los directores departamentales.

Además, y en especial desde inicio de la fase de explotación de la concesión, el inspector fiscal de cada contrato deberá coordinar con la superintendencia de transportes para el ejercicio armónico de las atribuciones de cada uno.

CAPITULO 4

PLAN DE INVESTIGACION

4.1 .INTRODUCCION

El presente trabajo determinan las estrategias y alternativas que se pueden utilizar para que tanto importadores, exportadores, que se beneficien con los servicios del puerto de ILO y también con nuestro corredor interoceánico.

En este marco mi investigación se realiza haciendo una comparación entre los puerto más usuales en Sudamérica y en la región de Perú, Chile.

Para este capítulo se realiza un estudio sobre las carreteras que tiene Bolivia , estas carreteras son conocidas, como la red fundamental por rutas.

4.2 . METODOLOGIA DE INVESTIGACION

la metodología en la que se basa mi investigación es la comparación en todas sus fases, la fuente de investigación han sido sólo secundaria.

Como base de estudio se encuentran los datos técnicos, operativos, etc. realizados en el año 1997.

Dentro de la información que existe en el Ministerio de Transportes, el mismo aplicara un proceso de Reingeniería que convertirá al servicio nacional de caminos en una institución ágil, altamente técnica y capaz de conservar en buenas condiciones las carreteras de su jurisdicción, sin que ello signifique volver a administrar maquinaria propia para realizar los trabajos de infraestructura vial, ya que se incorporará la participación de empresas privadas en esta actividad a través de contratos específicos.

El proceso que se aplicará en el servicio nacional de caminos es un modelo utilizado en países altamente desarrollados, este detalle es fundamental pues con el mismo tendremos liderazgo latinoamericano.

4.3 SERVICIOS QUE PRESTA EL TERMINAL MARITIMO ILO

Los servicios a las naves que presta el terminal marítimo están vinculados a los siguiente: Practicaje, remolcadores, alquiler de muelle o amarradero, y gavieros.

Los servicios a la carga que presta el terminal marítimo están vinculados al maní de carga dentro del terminal, entre el muelle y el área de almacenaje, a la estiba y desestiba de la carga, la misma que es ofrecida exclusivamente por compañías privadas, y al almacenaje para la carga.

4.3.1 TARIFAS DE ENAPU

En las tarifas de servicios a las naves que cobra Enapu, observamos que las que cobran en este puerto no son uniformes, notando un incremento de estas en el puerto de Matarani por ejemplo tales el caso de las tarifas de practicaje y remolcaje.

Practicaje:

para buques	por tonelada de registro bruto	U\$\$	
		ILO	MATARANI
de 10,000 a 20,000 TRB		0,020	0,030
de 20,000 a 25,000 TRB		0,015	0,020

Remolcaje

para buques por toneladas de registro bruto hasta 20,000	U\$\$	
	ILO	MATARANI
	0,06	0,07

Con respecto a otros servicios a la nave, como la movilización de carga entre bodegas de nadie observamos que por establecer Enapu, en Ilo-Matarani, una tarifa por tonelada métrica de 5 dólares frente la tarifa por contenedor de 97 dólares por contenedor de 20`. Resulta que este puerto no tiene ninguna ventaja frente al Callao y por el contrario si un usuario es racionalmente carga 20 tm. En un contenedor de 20`, la tarifa en Ilo llegaría hasta 100 dólares es más elevada que en el Callao que llegaría a costar 97 dólares. Asimismo, en los servicios de transporte de carga y de descarga embarque de contenedores vacíos no existe ninguna diferencia entre la tarifa de Ilo y el Callao.

En conclusión no se encuentra ningún fundamento para la existencia de tarifas diferentes entre el puerto de Ilo y Matarani, si existe insistencia en considerar a estos puertos como parte de un solo proyecto que sabe constituirse en la puerta de entrada y salida por Comercio Exterior peruanos, boliviano que el brasileño con respecto los países de la cuenca del pacífico y otros países de América y Europa.

Por lo tanto, Enapu deberá revisar las tarifas que hemos descrito y pasar dentro de un marco de desarrollo de la región, el uniforme a las tarifas y facilidades que encontramos en el puerto de Ilo con los puertos ya establecidos, se llega considerar a los puertos de matarani e Ilo para ser los más atractivos al usuario y al Comercio Exterior peruano boliviano y eventualmente en el futuro al brasilero.

4.3.2 Instalaciones Y Equipos .-

Las instalaciones y los equipos portuarios son de propiedad del empresa nacional de puertos, el muelle en ese concreto armado tipo explicó de 300 metros de largo y 27 metros de ancho. El tablero de concreto armados soporta cargas uniformemente repartidas de 3.000 kilos por metro cuadrado. Tiene nuevas defensas de jebe tipo trapezoidal y 32 bolardos de acero fundido al largo del muelle para el amarre de las naves. Se puede apreciar que se han instalado llantas como refuerzo adicional para la defensa.

4.3.3 Resumen de características

<i>muelle de ataque directo</i>		<i>promedio: profundidad operativa Antisísmico</i>
<i>largo</i>	<i>: 302 mts.</i>	<i>Amarradero: 1A 36 profundidad</i>
<i>ancho</i>	<i>: 27 mts.</i>	<i>Amarradero: 1B 36 profundidad</i>
<i>área del muelle</i>	<i>: 8,154mts.</i>	<i>Amarradero: 1C 16 profundidad</i>
<i>pilotes</i>	<i>: 356</i>	<i>amarradero: 1D 23 profundidad</i>

Amarraderos

1-A: lado sur : 170 metros para naves de: 30,000 tons

1-B: lado norte: 170 metros para naves de: 30,000 tons

1-C: lado sur : 132 metros para naves de: 10,000 tons

1-D: lado norte: 120 metros para naves de: 2,000 tons

Almacén y zonas de almacenamiento de carga

Almacén no. 1 26x 60 mts. Área 1, 560 m2 capacidad 9,000m3 carga general

zona 1 1,200 m2: área útil 900m2 cap. 3,000 t.m./contenedores

zona 2 4,800 m2: área útil 3,600m2 cap. 11,019 t.m./contenedores

zona 3 12,000 m2: área útil 9,000 m2 cap.27,550t.m./minerales/cont.

Zona 4 11,460 m2: área útil 11,000m2 cap. 35,125 t.m./vehículos/cont.

Zona 5 8, 540 m2 cap. 26,175 t.m.

Total área..... 39,560 m2

Área futura expansión:

Zona 6 15,000 m2: cap. 30,064 tons.

El equipo portuario que dispone la empresa nacional de puertos está vinculado equipos terrestres y a equipos marítimos.

Entre los equipos terrestres podemos apreciar lo siguiente: 1 portacontenedor, 5 grúas, 9 tractores, 9 elevadores, 28 vagonetas y una balanza plataforma. Entre los equipos marítimos cuenta de 2 remolcadores y una lancha. Este equipo, le permite brindar un servicio adecuado la fecha . Es evidente que en el futuro se incrementará el movimiento portuario, la administración tendrá que, a su peso, incrementar y modernizar su equipamiento.

En general, el conjunto de servicios que en la actualidad presta el terminal marítimo respecto a calidad y oportunidad, constituyen un factor positivo para posibilitar el ataque

de las naves. Dichos servicios son entre otros, tarifas competitivas, facilidades de acceso, eficiencia de manipulación de la carga, facilidades de almacenaje, servicios especiales a la carga y a la nave, etcétera.

En este sentido, es importante tener una visión con partida de diversos factores entre los puertos de ILO, MATARANI, ARICA, IQUIQUE, Y ANTOFAGASTA, que son los puertos chilenos que compiten directamente con el puerto de ILO.

4.3.4 Facilidades de acceso

□ Acceso por carretera

<i>ILO</i>	<i>MATARANI</i>	<i>ARICA</i>	<i>IQUIQUE</i>	<i>ANTOFAGASTA</i>
<i>A 47 km. De distancia de la carretera panamericana a La Paz de 510 km. de longitud a 51 km. De Tacna en una nueva carretera</i>	<i>a 90 km. De la carretera panamericana conectando con La Paz por medio de la misma carretera de ILO</i>	<i>prácticamente sobre la carretera panamericana a La Paz en buenas condiciones nuevo asfaltado</i>	<i>a 50km. De la carretera panamericana</i>	<i>está sobre la carretera panamericana</i>

Acceso por mar:

ILO: el acceso es tranquilo debido a que tiene protección natural y no requiere de rompe olas. El acceso se permite sólo por intervención de un práctico. Entre 10 y 15 días no laborables al año debido al oleaje.

MATARANI: bahía pequeña por lo que el acceso es complicado sobre todo de noche se necesita la intervención de un práctico. Tiene rompe olas. 12 días no trabajarles al año debido al oleaje.

ARICA: protegido por rompe olas y el acceso por mar es muy sencillo, aún así, se exige la participación de un práctico. 10 días no laborables al año debido al oleaje.

IQUIQUE: el acceso sencillo, protección por rompeolas. La participación de un práctico es obligatoria. 18 días no laborables al año debido al oleaje.

ANTOFAGASTA: muy buen acceso y protegido por rompe olas se requiere la participación de un práctico. Cuatro días no trabajables al año debido al oleaje.

Instalaciones y equipos

Amarraderos

<i>ILO</i>	<i>MATARANI</i>	<i>ARICA</i>	<i>IQUIQUE</i>	<i>ANTOFAGASTA</i>
<i>4 amarraderos el de mayor calado tiene 36 pies de profundidad y el de menor calado 16 pies.</i>	<i>4 amarraderos con longitudes desde los 91 mt. hasta los 150 mt. calado es de 32 pies para todos</i>	<i>6 amarraderos cuyas longitudes Van desde los 114mt. Hasta los 200mt. Siendo el De mayor calado De 31pies y el de Menor calado 13pies.</i>	<i>7 amarraderos que van desde 118 mt. De longitud hasta 241mt. El de mayor calado 31pies y el de Menor calado 24 pies.</i>	<i>7 amarraderos con longitudes varían entre 130 mt. 230 mt. teniendo el mayor de estos un calado de 37 pies y el de menor 29 pies.</i>

Capacidad de almacenaje

<i>ILO</i>	<i>MATARANI</i>	<i>ARICA</i>	<i>IQUIQUE</i>	<i>ANTOFAGASTA</i>
<i>1560mt. De área de almacenaje cubierto y 38,000m2 de almacenaje descubierto.</i>	<i>35,129m2 de almacenes descubiertos y 15,525m2 de almacenes cubiertos. Capacidad de almacenaje e silos de 20,000mt.</i>	<i>dos áreas de almacenaje, cubierta y otra descubierta, las cuales tienen área de 12,500 y 115,936m2 respectivamente</i>	<i>dos almacenes cubiertos de 4,840m2 cada uno. además 64,000m2 de área para Almacenar Descubierto.</i>	<i>21,000m2 para almacenaje cubierto Y 53,993m2 para almacenaje descubierto.</i>

En términos generales apreciamos lo siguiente:

Que el puerto de Ilo tiene un buen acceso al mar y es un puerto relativamente profundo siendo lo deseable el aumento de amarraderos ya que el puerto de Ilo mejoraría su competitividad frente a Matarani y Arica.

Sin embargo, también es evidente que el terminal marítimo Matarani tiene que ampliar su capacidad de almacenaje hasta dónde le fuera posible e incrementar su equipo. Esta ampliación e inversión en equipo estar en función al incremento progresivo de las cargas. Si se realizan los embarques de carga a granel, será necesaria la instalación de equipos especializados para tal efecto, debiendo señalarse que dicha instalación es de fácil y rápida implementación.

El puerto que estamos analizando cuenta con tarifas que están en capacidad de competir con los puertos chilenos y las posibilidades de mejorar el servicio a la nave y a la carga

están previstas, por la experiencia que la empresa portuaria y las empresas privadas tienen en este rubro.

Tarifas Enapu.-

Las tarifas se dividen en tarifas para el servicio a la carga, para el servicio a la nave y por almacenaje. Se observa que las tarifas están divididas por servicios, productos, envases, contenedores graneles etcétera. Para productos de origen o destino Bolivia, que es interesante anotar que en el caso específico de las tarifas de almacenar que el tiempo libre de costos para la carga de importación boliviana es de 365 días, es decir, la carga boliviana no paga almacenaje. Para el caso de la carga de exportación, la carga boliviana tiene un paso libre de almacenaje de 60 días que en las actuales circunstancias es posible ampliar la ha mayor tiempo si fuera necesario.

No obstante las facilidades y reducciones de costos, convenientes para la carga boliviana, ésta no se ha hecho realidad en los últimos años, debido entre otros factores y principalmente la ausencia de una carretera asfaltada que posibilite el tránsito de los caminos de carga. Sin embargo el puerto está preparado para trabajar en su total capacidad a diferencia de ahora que se encuentra subempleado.

Un hecho que es necesario resaltar es que la creación en agosto de 1996 de los centros de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios CETICOS en ILO MATARANI Y TACNA, mediante el decreto legislativo 842 del gobierno peruano, posibilita un potenciamiento del puerto de Ilo , en tanto que coadyuvan a una dinamización económica de Ilo, aunque es evidente que el propósito del gobierno peruano es el desarrollo de la zona sur del Perú sobre la base del eje Matarani -Ilo y Tacna. Con el fin de consolidar este eje de desarrollo, el gobierno peruano declaró como propiedad nacional la construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de las carreteras Ilo-Matarani e Ilo- Desaguadero . Justamente este hecho ha posibilitado una mayor expectativa del sector naviero ratificado como un incremento de la actividad naviera en

Ilo, en base a la carga peruana.

Cantidad de naves que pueden ser atendida simultáneamente:

Se pueden atender hasta 4 naves en simultáneo, dos de hasta 140/150 mts. De eslora y dos de hasta 100/120mts.

En el terminal portuaria estamos investigando se han atendido naves hasta 223.00mts. De eslora y 35 pies de calado, según estadísticas correspondientes al último quinquenio.

Tonelaje que movilizan puerto

De forma anual el terminal portuario de Ilo durante los últimos tres años, hasta junio de 1997 ha movilizado lo siguiente:

Año 1994: 167,650 tons.

Año 1995: 189,482 tons.

Año 1996: 135,650 tons.

A junio 1997: 137,338 tons.

Capacidad de movilización del puerto

En la actualidad el puerto de Ilo, esta situación de manejar un promedio anual de 400,000tns. De carga teniendo en cuenta que el año 1995 movilizó 189,482 este puerto se encuentra sub-utilizado en mando el 50% de su capacidad actual.

Número de naves atendidas

el promedio de naves atendidas es de 102 naves en 1996 y 90 de enero a junio de 1997

Capacidad de movilización de contenedores

De acuerdo al equipo y zonas de almacenamiento la movilización de contenedores podría ser de aproximadamente 20,000 tnl. contenedor de 20` anuales, contando con la participación de equipos de terceros.

Principales productos que moviliza

Los principales productos que movilizan por Ilo son: harina de pescado, cobre, estaño, maíz gigante, lana de alpaca, aceitunas, nitrato de amonio, cloruro de sodio, vehículos y mercadería general.

4.3.5 Privatización del puerto de ILO

La privatización del puerto, es un tema que ha estado presente en todo lo vinculado las relaciones comerciales de Perú y Bolivia y relacionado la declaración de ILO, y convenios subsiguientes y colaterales como tal, ha generado expectativa en los diferentes estamentos de Bolivia y Perú y sobre todo los ámbitos comerciales y empresariales así como políticos.

Dichas expectativas van a una pronta privatización y se consideran que ella es indispensable desarrollo de este puerto y las proyecciones de Bolivia través de dicho puerto. Otra corriente de opinión señala, que la privatización del puerto es sólo un elemento más par el desarrollo del mismo y en ningún caso el sustantivo. En este sentido, es importante precisar el concepto de la profesión que se tienen el gobierno peruano y las perspectivas de la privatización de Ilo en particular.

La privatización en el Perú fue encarada por el gobierno peruano como un instrumento y no como un fine asimismo, siempre existió el propósito de transferir al sector privado la responsabilidad de producir bienes y servicios con eficiencia que demanda una economía de mercado. En este sentido, lo que se buscaba era además de las transformaciones del estado, contribuir al aumento de eficiencia y el caso de los servicios, la búsqueda de mejor calidad, mayor cobertura y a precios out tarifas competitivas. La privatización implicó también el establecimiento de marcos regulatorios, que tuvieron como propósito, la competencia y estabilidad de las reglas.

No deberíamos olvidar que la privatización en términos generales es eso que tiene diferentes aristas pero en el fondo es un tema o asunto político.

En el caso del puerto que estamos investigando es evidente que no se ha cumplido con ofrecido y deseado dentro de los plazos originales y se debe considerar que en ningún caso por falta de voluntad del gobierno peruano ni por qué es que haya cambiado de opinión con respecto a la declaración realizada por el presidente Fujimori y el presidente Jaime Paz Zamora y 1992, sino porque la cesación del puerto que no es un hecho aislado ya que forma una política general de privatización que no puede encontrar una estrategia y dinámica adecuada para la privatización de los puertos en el Perú. Sin embargo a la fecha se ha reiniciado las actividades vinculadas a dicha privatización.

Con respecto los plazos anteriormente referidos tenemos indicar que con fecha 12 de diciembre de 1992, el ministro de Relaciones Exteriores del Perú Dr. Oscar de La Puente intercambian notas con el ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia. El canciller peruano en su nota n°6/33 le indicaba " que el gobierno peruano procederá en el más breve plazo a convocar a una licitación pública internacional para otorgar en concesión la administración y operación del puerto de Ilo y sus servicios aún integrada por inversionistas privados bolivianos, peruanos y/o de terceros países, sean personas naturales o jurídicas por un período a determinar de acuerdo al evaluación de la oferta y que no debe exceder y ningún caso de 60 años conforme a la legislación peruana vigente". El canciller boliviano con su nota SBAPF-DGA 2252 comunicó al canciller peruano que el gobierno de Bolivia expresaba su conformidad para que los términos contenidos en la nota anteriormente dicha constituirían un acuerdo entre los dos gobiernos.

La verdad es que, luego de constituirse el comité de privatización del puerto de ILO , el avance real en términos de decisión, además de los estudios contratados, es que la privatización del puerto se realice a través del otorgamiento de una concesión .

4.4 RED FUNDAMENTAL POR RUTAS

. El proceso de Reingeniería que aplica el servicio nacional de caminos actualmente es el siguiente:

4.4.1 *. Transformación de la estructura organizacional (servicio nacional de caminos).*

Este estudio establece que a partir de la aplicación de la Reingeniería técnico administrativa la nueva misión del servicio nacional de caminos es:

" servir a la sociedad mediante la provisión de un sistema de transporte vial fundamental seguro y de alta calidad, que promueva la integración nacional internacional y contribuya al desarrollo de Bolivia y al bienestar económico y social de la población a través de la aplicación de normas técnicas y la administración ágil y eficiente de los recursos internos y externos".

Los objetivos institucionales del servicio nacional de caminos serán:

- A. Proporcionar carreteras seguras y de alta calidad, mediante la administración del área fundamental.*
- B. Proponer y aplicar normas técnicas para la construcción de carreteras en la red nacional.*

Para la administración de la red vial fundamental del servicio nacional de caminos se encargarán de:

- * Estudiar, planificar y proponer la ampliación de la fundamental.*
- * Planificar, contratar y fiscalizar la ejecución de estudios, diseños, supervisión,*

construcción, mejoramiento y rehabilitación de la Red fundamental.

* *Contratar empresas privadas que se encarguen del mantenimiento de la red fundamental y fiscalizar su buena ejecución.*

* *Controlar y aplicar las disposiciones legislativas para el cumplimiento de la ley de cargas en la red fundamental.*

* *Administrar, supervisar y controlar el peaje en la red fundamental.*

* *Asesorar al vice ministerio de transportes comunicación y aeronáutica civil en la elaboración de convenios y mecanismos concesionales, para financiar la construcción y el mantenimiento de la red fundamental con recursos del sector privado.*

* *Apoyar y asesorar al vice ministerio en busca de financiamiento para obras de mantenimiento y construcción de la red fundamental.*

El servicio nacional de caminos es el organismo ejecutor del financiamiento externo para la realización de estudios, obras de construcción y de mantenimiento, mediante contratos con el sector privado y está facultado a realizar fiscalización técnica de todos los contratos que se suscriban.

En cuanto las normas técnicas del servicio nacional de caminos para la construcción de las misma a nivel de la red nacional debemos tomar en cuenta que:

* *. Proponer normas técnicas y supervisar su aplicación en la red vial nacional en coordinación con las prefecturas.*

* *. Mantener un sistema moderno de manejo de información que incluya una base de*

datos sobre las red fundamental.

* *. Proponer categorías e inventarios de la red vial nacional, en coordinación con las prefectura y municipalidades.*

* *. Prestar asesoramiento técnico al viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil.*

Para el cumplimiento de estos objetivos el servicio nacional de caminos deberá utilizar la siguiente estrategia:

- 1. Fortalecimiento de los recursos humanos;*
- 2. Incorporar la participación empresas constructoras del sector privado en el mantenimiento de carreteras y en el control de la ley de cargas;*
- 3. Fiscalización estricta de los contratos suscritos con empresas privadas y*
- 4. Planificación estratégica que impulse el cambio mejoramiento de organización.*

LOS PRIMEROS PASOS A SEGUIR

. Tomando en cuenta el interés de la ejecución de un trabajo real y efectivo a partir de enero de 1999 en las carreteras de la red fundamental, la institución caminera empezó a dar los primeros pasos con el levantamiento de un inventario de datos técnicos de todas las carreteras, puentes y viaductos para determinar el estado en que se encuentran y la necesidad de un mantenimiento o de construcción que requieren cada una de estas vías.

En función a la evaluación y a los resultados del primer inventario, se hizo una estimación económica en la cantidad de recursos que demandará realizar los trabajos de mantenimiento de la carretera de la red fundamental, se trata hoy de una cuenta Vial anual calculada en 20 millones de dólares para el mantenimiento rutinario de las mismas.

Se planifica que estos 20 millones de dólares provendrán de las siguientes fuentes:

Las nueve prefecturas departamentales transferirán el 70% de las recaudaciones por peaje que se cobra en la red troncal (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz), que comprenden aproximadamente a 15 millones de dólares y el tesoro general de la nación aportarán anualmente entre cuatro o cinco millones de dólares.

Con el 30% restante de la recaudación de peajes de la red fundamental, las prefecturas incrementarán sus recursos programados para la administración de las carreteras de la red complementaria.

4.4.2 ESTADO FISICO DE LA RED FUNDAMENTAL

Durante el período gubernamental de 1993-1997 la administración y mantenimiento de las carreteras fueron descentralizadas y la responsabilidad entregada a las nueve prefecturas departamentales.

Los efectos de esa medida fueron negativos para el país, de acuerdo a una evaluación del programa de "reforma financiera e institucional de la conservación de vías públicas", apoyado por la IRF-GTZ-CEPAL se constató que sólo el 8% de nuestras vías se encuentran este momento adecuadamente atendidas con un mantenimiento conveniente, cuando antes del proceso de descentralización el porcentaje oscilaba entre un 20 y 25 %.

Además, señala un informe del instituto nacional de estadística que más del 70% del sistema nacional de carreteras de todo el país se encuentra en malas condiciones y requieren urgentemente un mantenimiento preventivo.

Señala el 39% de las carreteras carecen de asfalto y que un 33% deben rehabilitarse, mientras que el 28 % restante tiene pavimento aceptable .

El inventario que levantó el Servicio Nacional de Caminos de las carreteras de la red

fundamental constato que un gran porcentaje de las carreteras se encuentran en malas condiciones por falta de mantenimiento a lo que se suman los efectos de los fenómenos climáticos y fundamentalmente por la sobrecarga de los motorizados de alto tonelaje que circulan diariamente por estas carreteras.

También se evidencio que en muchos puentes de está red fundamental se encuentran en situación crítica y que requieren urgentemente trabajo de emergencia y mantenimiento por ello el servicio nacional de caminos tuvo que intervenir en el mes de agosto directamente en la reparación del puente Antahuacana, efectuado a 115 kilómetros de la carretera Cochabamba- Villa Tunari, con una inversion aproximada de 120.000 dolares,provenientes de recursos propios y aportes del Tesoro general de la nación a fin de evitar el colapso y consiguiente cierre de la carretera Cochabamba - Santa Cruz.

4.4.3 PLAN NACIONAL DE MANTENIMIENTO

Todos los datos recopilados en el inventario de carreteras, fueron sistematizados en una base informatica de datos y en función a la información obtenida en cuanto a necesidades de mantenimiento y estado físico de las misma se diseño el PLAN NACIONAL DE MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS DE LA RED FUNDAMENTAL que será sostenible en el tiempo, porque será financiado por la recaudación de peajes que se cobren en todas las carreteras de la red fundamental y los aportes de la TGN.

En ese marco, a partir de la primera semana del mes de octubre de 1998, se convocó públicamente a todas las empresas constructoras legalmente constituida en el país a presentar sus ofertas para hacerse cargo del mantenimiento de mas de 40 tramos de la carretera del país, las mismas que comprenden apróximadamente 8.077 kilómetros de carretera.

Se encuentra planificado que hasta mediados de marzo de 1999 se concluya la evaluación y calificación de los proponentes para que las empresas empiecen a realizar

trabajos de mantenimiento y emergencia en los tramos que se adjudicaron inmediatamente.

4.4.4 .PLAN PILOTO DE MANTENIMIENTO

. Con el respaldo financiero del Banco Mundial iniciamos en forma experimental a partir del mes de noviembre y por el lapso de 3 mes un programa de mantenimiento rutinario de carreteras en las zonas geográficas: altiplanica, oriental y valle.

Para el efecto se realiza la selección; una ruta por departamento, con el objeto de adquirir experiencia en ejecución de trabajos de mantenimiento a través de la participación de empresas constructoras privadas.

Esta selección que se realiza servirá de referencia para reglamentar el plan nacional de mantenimiento de las carreteras de la red fundamental que se planificó ejecutar a partir de 1999.

En las relaciones de programa piloto fueron seleccionadas 7 rutas que comprenden aproximadamente 438 kilómetros de carreteras en todo el país, mientras en el plan nacional de mantenimiento comprenden a mas de 8.077 kilómetros de carretera.

4.5 .NORMAS PARA LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS

Otro gran avance efectivo, que se constituye en un hecho histórico sin precedentes, es la proyección de normas técnicas y legales para la construcción de carreteras en Bolivia. El objetivo de estas disposiciones técnicas que pondrá en funcionamiento el servicio nacional de caminos es uniformar en Bolivia un sistema standar para construir carreteras.

Una vez que estén en practica estas disposiciones gubernamentales, las prefecturas y alcaldias deberan ajustarse a las condiciones requeridas para construir carreteras.

4.5.1 .CONEXION INTERNACIONAL Y CORREDORES DE EXPORTACION

Como parte de los esquemas de integración y vinculación física con los países de América del Sur, y en particular con los países limítrofes, se definieron ejes internacionales en América del Sur, vinculando el Océano Pacífico con el Atlántico.

Para este propósito el SENAC ha planificado mejorar importantes tramos viales para obtener una mayor transitabilidad y uso de la infraestructura vigente.

4.6 .RED VIAL NACIONAL EXISTENTE

. El sistema nacional de carreteras cuenta con 53.153 kilómetros de caminos, de las cuales 2.933 kilómetros están asfaltados, 16380 kilómetros son de ripio o grava y 33.840 kilómetros son de tierra el sistema vial está clasificado en tres categorías:

RED FUNDAMENTAL

RED DEPARTAMENTAL

RED MUNICIPAL

. Las carreteras de la red fundamental vinculan las capitales políticas de los departamentos, permiten integrar el territorio nacional con las principales carreteras de los países limítrofes, conectan en los puntos adecuados dos o más carreteras de la red fundamental y cumplen con las condiciones de protección ambiental.

. La red fundamental permitirá que las regiones comprendidas en esta proporción de carreteras mejoren su nivel de desarrollo porque al contar con carreteras apropiadas a sus requerimientos incrementarán su producción y bajaran los costos de transporte en su

beneficio.

4.6.1 A.CORREDOR ESTE-OESTE

Tambo-Quemado-Patacamaya-Cochabamba-SantaCruz-PuertoSuárez y tramo internacional san Ramón-san Matías.

Este tramo es el fundamental para la investigación de mi tesis ya que se trata del corredor interoceánico tiene longitud aproximada de 1.583 kilómetros, constituyéndose en una de las vías más importante porque vinculan los centros de producción agrícola del país en el extremo este con puertos del Atlántico a través del territorio brasileño y en el extremo Oeste puertos del pacífico a través de los territorios de Perú y Chile.

El tramo se inicia en tambo quemado, al extremo oeste y concluye en puerto Suárez donde se tiene acceso a la hidrovía Panamá Paraguay. Además abre las puertas del pacifico para la salida de todos los productos brasileños del mato grosso que hoy tiene dificultades para acceder a los mercados del Asia.

Actualmente falta pavimentar 590km. Del corredor, concretamente el tramo Pailon - puerto Suárez para cuyo efecto se vienen realizando los estudios de factibilidad, impacto ambiental y diseño final, que permitirá buscar financiamiento y posteriormente lanzar una licitacion internacional.

4.6.2 .EJECUCION DE ACTIVIDADES EN EL PERIODO 1998

Durante la gestión 1998 se tramitan mediante el Banco Mundial la ampliación del segundo programa de mantenimiento de carretera, financiado por la asociación internacional de fomento logrando su prórroga hasta junio de 1999.

El gobierno de Bolivia suscribió un contrato de préstamo ante el Banco Mundial y 1992, habían ejecutado hasta la gestión 1997 un 64% del presupuesto programado.

También se dio continuidad a la construcción de los proyectos carreteros que contaban con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo y la corporación andina de fomento.

Asimismo, en este período el servicio nacional de caminos trabaja en el diseño del plan nacional de mantenimiento de carreteras de la red fundamental empezó a ejecutarse desde octubre de 1998.

Se formulan normas técnicas para la construcción de carreteras en todo el país. El objetivo de esta disposición técnica es uniformar todo el país, un único sistema para construir carreteras.

4.7 .MANTENIMIENTO DE CARRETERAS

. La construcción y mejoramiento de caminos deben ir necesariamente acompañadas de una política adecuada de mantenimiento a fin de evitar un daño progresivo a las redes viales .

La falta de una atención adecuada y oportuna conduce a la destrucción sistemática de las carreteras, en muchos casos ocasionados por los cambios de temperatura o del contenido de la humedad , el constante tráfico vehicular o el excesivo peso de los motorizados y el desgaste de la pavimentación.

Desde julio de 1992, el gobierno boliviano, la asociación internacional de fomento del Banco Mundial, la corporación andina de fomento y el Tesoro General de la nación financian el segundo programa de mantenimiento de carreteras fiscalizado por el servicio nacional de caminos en procura de cumplir los siguientes objetivos:

- 1 Mantenimiento periódico de 782 kilómetros de carretera pavimentada.*
- 2 Mantenimiento periódico de 765 kilómetros de carretera de grava.*
- 3 Mantenimiento de 77 estructuras de puentes.*

4 Fortalecimiento institucional y construcción de campamentos.

En este período gubernamental el servicio nacional de caminos viene ejecutando un total de 19 obras de mantenimiento de carreteras y puentes a cargo del departamento de mantenimiento.

4.7.1 COORDINACION REGIONAL DEL ALTIPLANO

*. Río Seco-Hurina de 56.20 kilómetros en el departamento de La Paz, con un avance de obras del 13%(obra paralizada en proceso de ampliación de contrato)
contratista consorcio Evia-Bolser. Orden de proceder 18-04-96*

Oruro-Paria-Cahiuasi de 36.30 kilómetros de longitud en el departamento de Oruro, avance del 61%. Contratista :Forti León. Orden de proceder 01-03-96.

Mantenimiento de puentes en los departamentos de Oruro y Potosí:

– . Puente Aroma en la carretera Oruro- Pisiga,de 55.8m.

– . Puente Barras I también la carretera Oruro- Pisiga, de 100m.

– . Puente Barras II a 122 km. De la ciudad de Oruro,de 80m.

– . Puente Tacagua en el tramo Oruro-Challapata, de 25.85 m.

– . Puente Carasilla en el tramo Oruro-Toledo, de 43.20m.

4.7.2 COORDINACION REGIONAL DEL ORIENTE

-Mataral-Valle Grande;cruce ruta 4-Quirusillas -Postrer Valle, en el departamento de Santa Cruz, con una superficie total de rodadura de 116.30km. Tiene un avance físico del 88%. Contratista:Socico Ltda. Orden de proceder 23-03-96.

_ Guabira-mineros-Chane,de 41.35km. En el departamento de Santa Cruz avance físico del 84% contratista:Intracruz orden de proceder 15-04-95

4.7.3 COORDINACION REGIONAL DEL VALLE

_Quillacollo -km.63,de 47.98 km.en el departamento de Cochabamba avance físico del 39% contratista:Energyprojek-Dev.Calabi. Orden de proceder 08-09-97.

En mantenimiento periódico de 782 kilómetros carreteras pavimentadas comprende el refuerzo , mezcla asfáltica de 186 km., tratamiento superficial doble en 511 kilómetros y sellado en 85 kilómetros, así como las mejores necesarias en bermas, muros, drenaje y señalización.

El programa también comprende mantenimiento, reparación de estructura, refuerzo de cimientos, construcción de aletas y muros de sostenimiento y obras de defensa para 77 puentes con una longitud aproximada de 5.800 metros. Así, la compra de material, equipo y construcción de campamentos.

También comprende mantenimiento de 765 km. De carreteras de grava.

4.8 .CONSTRUCCION DE CARRETERAS

Bolivia es un país mediterráneo, por su localización en el continente americano, posee una diversidad de climas y barreras geográfica accidentada topografía en el occidente, ríos caudalosos y de cauce variable en determinadas zonas del país, que dificultan una

comunicación vial efectiva.

Además en países con vías de desarrollo como el nuestro, lograr un adecuado sistema de transporte significa la erogación de grandes costos económicos que requiere grandes esfuerzos.

El servicio nacional de caminos durante la gestión 1998 fiscalizó la ejecución de 7 proyectos carreteros financiados por el banco interamericano de desarrollo y la corporación andina de fomento.

-Cotapata-Santa Barbara, en el departamento de La Paz, longitud de 49.13 km. Actualmente tiene un avance de ejecución de obras del 66% contratista: consorcio Andrade Gutiérrez-Copesa-Minerva. Orden de proceso 04-11-94.

4.8.1 .DISEÑO Y ESTUDIO DE PROYECTOS

en el período gubernamental agosto 1997-agosto 1998 el servicio nacional de caminos que no sólo desarrolla actividades relacionadas a la construcción de nuevos tramos carreteros, pavimentando los ya existentes o rehabilitando las rutas que se encuentran en malas condiciones, sino que también, se realizó estudios de ingeniería y diseño final de proyectos para mejorar la integración física de Bolivia, incrementando nuevas rutas a la red fundamental que resulta ser "ESPINA DORSAL VIAL DEL PAIS ", hasta lograr que esta red ofrezca transitabilidad permanente de norte a sur y de este a oeste.

4.8.2 .LEY DE CARGAS

. La administración de la red fundamental en cuanto a planificación, construcción y mantenimiento de las carreteras, también implica el cobro de peajes para el financiamiento del plan nacional de mantenimiento y fundamentalmente para hacer cumplir el control de

cargas de todos los motorizados de alto tonelaje que circulan en las carreteras de la red fundamental.

Los montos recaudados por las empresas de peajes serán exclusivamente destinados al mantenimiento de las carreteras.

CAPITULO V

NECESIDAD DE CREAR UN CORREDOR INTEROCEANICO

**5.1 MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO*

Los gobiernos de la república de Bolivia y de la república del Perú:

Animados por el espíritu de reafirmar su voluntad de integración manifestada y múltiples ocasiones históricas, y particularmente del convenio marco:" proyecto binacional de amistad operación integración Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz" suscrito en ILO, el 24 de enero de 1992.

Reiterando la especial vinculación que une a Bolivia y el Perú desde su constitución, repúblicas independientes,

convencidos de que el eje de desarrollo LA PAZ-ILO requiere de un componente que agilice los procesos de integración existentes y que los excedentes energéticos exportables de Bolivia pueden constituirse en dicho elementos dinamizador.

Considerando que Bolivia y Perú se han otorgado regímenes de libre tránsito en reciprocidad por sus respectivos territorios, en forma irrestricta, en todo tiempo y circunstancias, para diversas clases de cargas y productos, conforme al tratado del 15 de junio de 1948.

Conviene:

1. *El gobierno de Bolivia entregará en concesión a la empresa privada, la construcción de operación de un poliducto entre La Paz e Ilo, para el transporte de hidrocarburos líquidos. Tanto la construcción, la operación de ductos, el concesionario designado por el gobierno de Bolivia con las normas técnicas y operativas vigentes en el Perú, especialmente del medio ambiente.*
2. *El gobierno del Perú apoyará al concesionario en las gestiones que tiene que hacer ante los diferentes sectores de la administración pública del Perú para obtener las autorizaciones y permisos requeridos para la construcción y operación dentro del territorio peruano del poliducto antes mencionado, reconociendo gobierno del Perú el régimen de tránsito para los productos transportados por el poliducto con destino terceros países en el marco de la legislación vigente. En el caso de productos destinados al mercado peruano, se aplicarán los convenios bilaterales existentes. Asimismo, el gobierno del Perú otorgará al gobierno de Bolivia el área necesaria para que el concesionario construya la planta de almacenamiento e instalaciones requeridas para la terminal del poliducto LAPAZ-ILO en condiciones que serán establecidas en el convenios respectivo.*
3. *los detalles relativos a los estudios, construcción, mantenimiento y operación, en territorio peruano del poliducto La Paz ILO serán establecidos por ambos gobiernos, en cada caso mediante intercambio de notas.*
4. *ambos gobiernos reconoce la necesidad de considerar en un futuro cercano, la ampliación de proyectos de integración como es el poliducto LA PAZ -ILO, con otros adicionales y complementarios.*

**Es suscrito, el día 27 de marzo de 1998.*

*Javier Murillo de Larrocha
Min. De Relaciones Exteriores
República de Bolivia*

*Eduardo Ferrero Costa
Min.DeRelaciones-Exteriores
República del Perú.*

5.2 ANTEPROYECTO DE LA REGLAMENTACION DEL CORREDOR INTEROCEANICO.

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO 1

DE LA FINALIDAD Y OBJETIVOS

Artículo 1.- Declarar el interés nacional en la creación, regulación, y desarrollo de un corredor interoceánico, que beneficiará a todas aquellas personas que recorren dicho corredor. Este corredor tendrá la finalidad de promover la inversión, el empleo y la exportación así como crear las condiciones sociales y económicas que propicien la integración como país corazón de Sudamérica .

Art. 2.- Son objetivos del presente anteproyecto los siguientes:

- a. Estimular la inversión del desarrollo tecnológico.*
- b. Generar nuevos puestos de trabajo y el empleo de mano de obra.*
- c. Contribuir a la generación de divisas para el país.*
- d. Propiciar el desarrollo de nuevas carreteras y nuevas zonas de desarrollo turístico.*
- e. Impulsar el desarrollo regional, y el desarrollo a nivel internacional a través del cumplimiento de la declaración de ILO.*
- f. Fomentar la generación de mayor valor agregado industrial nacional, utilizando los recursos del país como centro geográfico dentro de las carreteras.*
- g. Estimular a través de esta dependencia del Ministerio de Transportes a mayores ingresos para el fortalecimiento de nuestros caminos fundamentalmente del corredor interoceánico.*

CAPITULO 2

DE LA ZONA FRANCA DE ILO, ACUERDO INTERNACIONAL CON PERU.

Art.3.-la zona franca de Ilo deberá estar orientada a la promoción turística y desarrollo de la industrialización de bienes y servicios que serán regulados en un acuerdo bilateral de Perú y Bolivia.

Art. 4.- esta zona goza de un régimen especial en materia aduanera, tributaria y laboral, que es controlado por el Perú.

Art. 5.-los usuarios de la zona franca de Ilo, pueden llevar su contabilidad en moneda extranjera.

Art. 6.-la creación de la zona franca de Ilo es de tratamiento especial comercial caducará transcurridos cinco años desde que encuentre vigente el decreto supremo que aprueba su establecimiento, no han entrado en operación hasta la presente gestión.

Art. 7.- en los trámites aduaneros que se realicen en la zona franca industrial o turísticas , zona especiales de desarrollo, se requiere la intervención de agente de aduana.

Art. 8.-El ingreso y la salida del puerto de Ilo desde y hacia Bolivia por personas de nacionalidad peruana y boliviana están exentos del pago de los derechos de aduana y demás tributos creados o por crearse, incluso de aquellos que requieren de exoneración expresa ; así como de todos los mecanismos para arancelarias de regulación del Comercio Exterior.

Art.9.-Las empresas ubicadas en el resto del territorio peruano pueden comercializar sus productos hacia las zonas francas industriales o turísticas gozando del régimen de promoción aplicable a la exportación.

Art.10.-Los Productos provenientes de la zona franca industrial , podrán ser internados territorio nacional bajo los regímenes de admisión temporal, internamiento temporal y reposición de stocks. También podrán ser internados en el territorio nacional bajo el régimen de importación aplicable a terceros países, los productos que fabrique un usuario hasta por un monto que no exceda el 20% de sus ventas totales anuales.

Art. 11.-las empresas establecidas en la zona franca industrial de Ilo no participan de la asignación de cuotas otorgadas a la región por terceros países y organismos internacionales a través de convenios , acuerdos o tratados, ni del régimen de promoción de exportaciones que se aplique en el resto del territorio boliviano salvo que mediante decreto supremo con el voto aprobatorio del consejo de ministros se autorice la participación respectiva.

Art. 12.-las empresas establecidas en la zona franca por su naturaleza están facultadas para contratar personal en forma temporal y en la proporción que requieran , la remuneraciones y las condiciones de trabajo de los trabajadores se pactan libremente.

Art. 13.-la introducción de bienes a la zona de tratamiento especial desde terceros países y desde las zonas francas industriales se efectúa a través de los depósitos francos y está exenta de todo tributo creado o por crearse , incluso de los que requieren de exoneración expresa pagando únicamente un arancel especial. El 98% de dicho monto constituirá ingreso de la región y del corredor interoceánico que será legislado por esta dependencia legal del Ministerio de Transportes.

Art. 14.-las personas naturales o jurídicas que se ubiquen dentro del corredor interoceánico gozarán de todos los beneficios que el presente anteproyecto les otorga.

Art.15.-Son usuarios del puerto de Ilo y del corredor interoceánico todas aquellas personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras ,en nivel comercial o turístico, para avanzar así y apoyar la integración y negociaciones comerciales internacionales tomando como punto estratégico a Bolivia corazón de Sudamérica.

El presente anteproyecto podrá tener reformas si es que así lo requiere en un futuro próximo.

5.3 INSTRUMENTOS SUSCRITOS

5.3.1 ACUERDO SOBRE EL REGLAMENTO DEL COMITE DE FRONTERAS

Lima, 14 de diciembre de 1998

el gobierno de la república de Bolivia y el gobierno de la república del Perú:

basados en el común objetivos de intensificar el desarrollo económico de ambos países y integración física altos celebrar un acuerdo sobre el siguiente reglamento:

"ACUERDO SOBRE EL REGLAMENTO DEL COMITE DE FRONTERAS ENTRE LA REPUBLICA DEL PERU Y LA REPUBLICA DE BOLIVIA".

CAPITULO 1

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.

El comité de frontera constituye un foro bilateral para el tratamiento de temas de interés como del área fronteriza que tiene por objeto promover la facilitación y coordinación fronteriza común, así como la rápida y eficiente solución de los problemas que se presentan en dicho tránsito.

Art. 2

se establece un comité de fronteras que comprende los departamentos de la Paz y Pando de Bolivia y los departamentos de Tacna, Puno, y madre de Dios del Perú e incluye

los diferentes pasos habilitados de comunicación entre ambos países y sus correspondientes área geográfica.

Las reuniones del comité se realizan, alternadamente, en cada país y serán decididas por el Presidente de la Cancillería visitante o por el cónsul que ejerza la jurisdicción en el área en la que se verifique la reunión. La vicepresidencia corresponderá a un representante de la contra parte.

Art. 3

el comité de fronteras sesionará por lo menos tres veces al año en forma ordinaria y en forma extraordinaria cuántas veces sea necesario, a convocatoria de una de las partes con un plazo no menor de 30 días, mediante los canales consulares competentes.

En casos de negligencia, el comité podrá reunirse con una convocatoria menor al estipulaba en el párrafo precedente y sin la participación de todos los asistentes consignados en el art.IV del presente reglamento , ni la conformación de las comisiones señaladas en el art.VII , basando con la presencia de aquellos visionarios o autoridades directamente vinculados al examen de la situación que dio origen a la reunión.

Inmediatamente después de superada la situación de emergencia, el funcionario que ejerció la Presidencia del comité elevará un informe sobre lo actuado a los Ministerios de Relaciones Exteriores de Bolivia y Perú.

CAPITULO 2

DE LAS REUNIONES DEL COMITE

Art. 4

a las reuniones del comité de frontera asistirán, además de los representantes de los ministerios de Relaciones Exteriores y los cónsules de las respectivas jurisdicciones, los funcionarios encargados de la actividad de frontera y actividades con extras, así como los representantes del sector privado que sean invitados, según las categorías siguientes:

- a . Autoridades e instituciones y entidades públicas.*

- b. *Representantes de servicios públicos vinculados al actividad fronteriza.*
- c. *Representantes de otras entidades del sector público.*
- d. *Invitados del sector privado.*
- e. *Representantes de las comunidades indígenas asentadas en la frontera, con el tema tratar así lo amerite.*

Cada país determinará los entes públicos y privados que participarán, procurando que estén representados los ministerios de Relaciones Exteriores y las misiones consulares respectivas y las entidades de gobierno interior, migraciones, aduanas, control fito y zoosanitario, transporte, vialidad y turismo.

Como invitados especiales podrán asistir los parlamentarios, las agrupaciones de los sectores privados y productivos de los departamentos mencionados en el art.II.

Se procurará que existan analogía entre los servicios públicos y entidades privadas de ambos países que asistan a la reuniones del comité.

Art. 5

los acuerdos y recomendaciones que se adopten en la reuniones del comité, deberán ser elevados a las altas autoridades de los respectivos ministerios de Relaciones Exteriores para su evaluación y resolución pertinente.

Sin embargo, aquellas decisiones orientadas a solucionar problemas considerados menores y de tipo cotidiano en la frontera por parte de las autoridades locales competentes, no tendrán que seguir el trámite descrito en el párrafo anterior.

Art. 6

las agendas de las reuniones ordinarias o extraordinaria serán elaboradas en forma coordinada por los cónsules de ambos países con las autoridades locales, con sucesión a las instrucciones de los respectivos ministerios de Relaciones Exteriores. En lo posible, las haciendas así elaboradas serán transmitidas a los visitantes con antelación mínima de 30 días a la fecha de inicio de la reunión, sin perjuicio de que puedan incluirse otros temas,

por acuerdo de las partes de una etapa ulterior.

Este plan son no se aplicará a las convocatorias de reuniones extraordinarias, las mismas que por su urgencia, serán atendidas de inmediato. La hacienda de las reuniones extraordinarias será concertada a través de los Ministerios de Relaciones Exteriores.

Art. 7

para el funcionamiento del comité y el desarrollo de las respectivas reuniones, se constituirán comisiones estarán conformada de la siguiente manera:

a. Comisión de organización fronteriza.

Subcomisiones:

aduanas

migraciones

fito-zoosanitario

policía.

b. Comisión infraestructura transporte y normas

subcomisiones:

transportes

complejos fronterizos.

c. Comisión de integración

subcomisiones:

educación, cultura y deportes

salud de fronteras.

Turismo.

Asuntos consulares.

Las subcomisiones se constituirán en la reuniones en las que se requieran conformar, siempre que estén presentes los especialistas de ambas partes, o cuando asistan

miembros que puedan asumir la responsabilidad sobre temas determinados.

Art. 8

sin perjuicio de lo señalado en el art. anterior, cada reunión podrá crear otras comisiones para la reunión correspondiente y distribuir sus temario se las formas que sean necesarias.

CAPITULO 3

DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS COMITES

Art. 9

cada reunión tendrá un acta de apertura y que clausura y contará con asistencia de las respectivas autoridades locales, miembros de las delegaciones y los invitados especiales.

Art. 10

las comisiones, al final del trabajo realizado, elaboran un informe dice que deberá ser entregado impostergablemente el día predeterminado, a fin de evitar demoras en la redacción del acta final.

Art. 11

en base al informe, entregado por la respectivas comisiones a los representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, los cónsules elaborarán el acta final de la reunión del comité, la que deberá ser firmada por los mismos, por el presidente y por el Vicepresidente de la reunión.

Art. 12

la parte principal del acta de la reunión del comité deberá ser leída en el acto de clausura.

Art. 13

el acta contendrá una relación de las conclusiones adoptadas, de las recomendaciones formuladas por las comisiones, la nómina de las autoridades y de los representantes de los organismos y entidades participantes.

CAPITULO 4

CLAUSULAS FINALES

Art. 14

El acta se suscribirá en dos copias originales, una para cada país, quedando bajo su responsabilidad le entrega de las copias suficientes para los respectivos organismos y entes participantes.

Art. 15

Se establece una instancia superior de coordinación general para el desarrollo del comité de frontera. Por la parte boliviana, será la dirección de América del ministerio de Relaciones Exteriores culto y, por la parte peruana de la dirección de América del sur del ministerio de Relaciones Exteriores.

El calendario de reuniones del comité será fijado por las instancia señaladas en el anterior párrafo, previa consulta las autoridades de los departamentos respectivos que servirán de sede, y a los cónsules correspondiente.

Art. 16.

El presente reglamento rubricado en la ciudad de Lima a los catorce días del mes de diciembre demil novecientos noventa y ocho, entrara indigencia una vez que sea aprobado por los respectivos ministerios de Relaciones Exteriores, a través de un intercambio de notas. La presente nota y la nota que vuestra excelencia tenga a bien dirigirme con el mismo tenor, constituirán un acuerdo entre nuestros dos países que entrara en vigor en la fecha de la suscripción de la nota de respuesta. Me valgo de la oportunidad para renovar a

vuestra excelencia los sentimientos en especial consideración. Javier Murillo de la Rocha, ministerio de Relaciones Exteriores y culto de Bolivia.

Al respecto, con poner en conocimiento impuesta excelencia la conformidad del gobierno de la república del Perú con las disposiciones antes transmita. Por lo cual la presente nota y después excelencia de la misma fecha constituye un acuerdo entre nuestros dos gobiernos que entrarán en vigor el día de la fecha.

Hago propicia oportunidad para reiterar a su excelencia de las seguridades de mi más alta consideración.

5.3.2 ACTA FINAL DE LA PRIMERA REUNION DE LA COMISION BINACIONAL DE COORDINACION POLITICA, COOPERACION E INTEGRACION PERUANO - BOLIVIANA.

1. El 30 de noviembre de 1998, en el palacio torre Tagle , cerca del ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, se llevó a cabo la primera reunión de la comisión binacional de coordinación política, cooperación integración peruano boliviana.

En las partes más importantes para nuestra investigación tomaremos en cuenta los siguientes puntos:

7. el segundo grupo de trabajo, sobre procedimientos administrativos regímenes aduaneros. Consular y migratoria, consignó los siguientes temas de hacienda:

7.1 revisión del reglamento del comité de fronteras.

7.2. Situación de los estudiantes peruanos.

7.3. Medidas para facilitar tránsito de personas, bienes y vehículos en la frontera.

7.4. Cooperación consular y migratoria.

7.1 analizaremos este inciso. Ambas delegaciones examinaron detalladamente texto del reglamento de un comité de frontera que fuera presentado oportunamente por Bolivia y que fue objeto de comentarios por la parte peruana. Las delegaciones estuvieron de acuerdo en efectuar, próximamente por la vía diplomática el respectivo intercambio de notas que formalice la aprobación impuesta operación de tal instrumento.

6. el primer grupo de trabajo sobre integración física y complementación económica consignó los siguientes temas en su agenda:

6.1 integración física

6.1.1. Ambas delegaciones renovaron el interés de sus países y la voluntad política para que la carretera Ilo-desaguadero-La Paz, estén operativos en los primeros meses del año 2000. La delegación peruana presentó informe sobre desarrollan territorio peruano de la misma e informó que se vienen trabajando también en rutas alternativas a las rutas principal, como en el tramo matarani-arequipa-desaguadero, el mismo que está siendo mejorado para su interconexión con la carretera Ilo -desaguadero en el año 2000, así como también se vienen trabajando los estudios de importantes tramos ferroviarios. Por su parte, la delegación boliviana presentó un informe en el cual se puntualizó la situación sobre los avances en los trabajos de los últimos tramos entre guaqui y desaguadero. 23 kilómetros, bajo contrato de construcción por la empresa brasilera "Queiroz Galvao" que estará finalizada en diciembre de 1999.

6.1.2. en lo que respecta al puente sobre el río desaguadero, la delegación de Bolivia ratificó los términos de su propuesta reflejada en el asta de la segunda reunión entre autoridades de transportes entre Bolivia y Perú para la construcción del nuevo puente sobre el río desaguadero, celebrada el pasado 24 de noviembre en la ciudadela paz ratificó la disposición de su gobierno de realizar la pre inversión e inversión a la construcción del nuevo puente en virtud al compromiso formal que existe con la corporación andina de fomento, lo que permitirá concluir esta obra juntamente con la carretera Ilo- desaguadero. Como contraparte Bolivia solicitó al Perú por inversiones en infraestructura de la zona por un monto igual al 50% del costo del puente. Esta propuesta podría contemplar entre otras. El estudio del corredor ferroviarios entre desaguadero y guaqui , y el diseño final del

puente ferroviarios sobre el río desagadero. La delegación peruana se comprometió a evaluar la propuesta boliviana, reiterando su mejor disposición en favor del desarrollo binacional y manifestó la necesidad que Bolivia ratifique los términos de tal propuesta.

6.1.3. respecto la aplicación de una tasa local de uso de aeropuerto para los vuelos Ilo-La Paz , las delegación boliviana informó que el tema estaba siendo resuelto positivamente. Por su parte, la delegación peruana señaló que esta iniciativa ha sido acogida con interés y se vienen efectuando gestiones ante los órganos competentes del administración pública nacional para llevar a la práctica este planteamiento.

6.2. La delegación boliviana explicó las funciones de la administración de servicios portuarios- Bolivia comunicando que de acuerdo al decreto supremo 24434 del 12 de diciembre de 1996 y al decreto supremo 25136 del 24 de agosto de 1998 es el agente aduanero oficial acreditado por el gobierno de Bolivia en los puestos habilitados para libre tránsito de la carga boliviana, solicitando que le forma conjunta, con la entidad que corresponda de la república del Perú, se estudian los procedimientos que sean más adecuados para una mejor aplicación del transporte internacional de carga.

Estos son los aspectos más importantes para mí investigación del acta realizada en el Perú .

suscrita en Lima, a los 30 días del mes de noviembre de 1998.

Por la delegación de Bolivia

Fernando Messmer Trigo embajador

por la delegación del Perú

Jorge Valdéz Carrillo embajador

5.3.3 DECLARACION CONJUNTA 15 de diciembre de 1998

Declaración conjunta de los presidentes de la república del Perú y de la república de Bolivia.

1. atendiendo a la invitación formulada por el señor presidente de la república del Perú, ingeniero Alberto Fujimori su excelencia, el señor presidente de la república de Bolivia, general Hugo Banzer Suarez realizó una visita oficial a la república del Perú, los días 14 y 15 diciembre de 1998.

Dentro de todas las declaraciones que se realizaron en este evento las más importantes para mí investigación son las siguientes:

. Como resultado de las conversaciones que sostuvieron los jefes de estado del Perú y Bolivia acordaron emitir la siguiente declaración:

a. Reafirmaron el especial interés de los dos gobiernos a favor de las acciones para realizar la puesta en marcha de las zonas francas industrial y turística de la concedidas por el Perú a Bolivia en Ilo. En tal sentido, el jefe de estado peruano comunicó al presidente avances que el sector encargado de definir el marco legal aplicable a estas zonas francas presentara en breve plazo una propuesta normativa integral, para lo cual solicitó, que el gobierno boliviano hicieran llegar al Perú sus propuestas al respecto.

El presidente Fujimori informó al presidente avances que los términos de referencia del contrato de concesión de ambas zonas francas estaban prácticamente listos y que era necesario que el gobierno boliviano comunicara su determinación par el debido funcionamiento de las empresas promotoras boliviana en el proyecto Ilo . El mandatario boliviano respondió que dispondría a la remisión de lo solicitado a la brevedad.

b. Como muestra de la especial prioridad de Perú hoy Bolivia otorga a la carretera binacional Ilo-desaguadero-La Paz ambos jefes de estado viajarán a Ilo el 15 de diciembre a fin de inaugurar el tramo inicial de estadía, que está asfaltada en su totalidad. En esta oportunidad, los mandatarios verifican los importantes avances registrados en la primera etapa de la obra.

En este sentido, el presidente Fujimori comunicó al jefe de Estado boliviano que el Perú ya

había obtenido el financiamiento necesario para la construcción de los cuatro últimos tramos estadía, a través del fondo para la cooperación económica a ultramar del Japón y que se prevee que las obras comiencen a efectuarse a fines del presente mes.

Por su parte, el presente manifestó que su gobierno había obtenido una línea de crédito de la corporación andina de fomento, que permitirá a su país terminar el último tramo que le corresponde disputar y de la totalidad del nuevo puente internacional sobre río desaguadero. Ambos jefes de estado acordaron encomendar a los respectivos Ministerio de Transporte y comunicaciones se realicen los máximos esfuerzos hará que sabía que de lista para el tránsito en el plazo previsto, considerando su fundamental importancia para la viabilidad de las concesiones otorgadas por el Perú en Ilo.

Tomando en cuenta que en los convenios de Ilo se consideran las proyecciones de este puerto así el atlántico y viceversa, a través del el carretero puerto Suárez-Santa Cruz-La Paz-Ilo , así como su colección vial y fluvial a asunción del Paraguay, los mandatarios convinieron en solicitar conjuntamente ante los organismos internacionales de crédito y/o de cooperación, los fondos necesarios para la elaboración de un estudio de identificación de carga reales y potenciales que circula en este sería el de integración. Este estudio tendría que identificar acciones de simplificación de los pasos administrativos y de control que permitan abaratar los costos de transporte, o tornando una mayor fluidez al comercio con terceros países.

c. Resaltaron la importancia de la construcción del poliducto Ilo-La Paz como un importante factor para el desarrollo de dicho puerto y incentivar la vinculación entre sus dos países lo que coadyuvará al cumplimiento del principal objetivo del "proyecto Ilo", es la creación de un polo de desarrollo que abarque del sur del Perú y el oeste boliviano. Atendiendo a estas consideraciones, el presidente Banzer hizo entrega a su homólogo peruano del estudio final del poliducto Senkata-Ilo.

g. Destacaron los resultados de la primera reunión de la comisión binacional de coordinación política, cooperación e integración, llevar a cabo el 30 de noviembre pasado en esta ciudad. Ambos mandatarios coincidieron en calificar a esta comisión como

mecanismo así que permite abordar de manera directa los temas de integración física, la complementación económica y comercial, la cooperación consular y migratoria, la protección del medio ambiente y la cooperación técnica; analizar los obstáculos que se presentan por el cumplimiento de estos objetivos y definir alternativas de la solución a los mismos ambos jefes estado resaltaron los valiosos aportes y sugerencias registrados hasta final de tal evento.

i. El señor presidente de la república de Bolivia, General Hugo Banzer Suarez, habló al presidente de la república del Perú, ingeniero Alberto Fujimori, en nombre propio y el de su comitiva, un agradecimiento por hospitalidad y atenciones brindada por el pueblo gobierno peruano durante muy grata permanencia en el país. Asimismo formuló a señor presidente del Perú una invitación para visitar su país en el transcurso del primer semestre de 1999, a fin de realizar una reunión de seguimiento de las relaciones bilaterales, con la participación de su respectivos equipos ministeriales.

Lima, a los 14 días del mes de diciembre de 1998.

*Gral. HUGO BANZER SUAREZ
presidente de la república de Bolivia*

*Ing. ALBERTO FUJIMORI
presidente de la república del
Perú.*

5.3.4. CORREDORES DE INTEGRACION MINISTERIO DE CAMINOS

La nueva corriente integracionista a nivel latinoamericano a través de implementación de los corredores, ubica a Bolivia en una situación muy expectante por su localización estratégica; en ese sentido, se persiguen objetivos que nos permitan general las condiciones necesarias par incentivar las exportaciones dadas hasta ventajas comparativas en algunos rubros, para competir favorablemente en mercados internacionales.

El desarrollo sostenible económico del país es una labor donde se encuentran inmersa todas las instituciones del país, obviamente papel protagónico lo que en el gobierno, por medio del vice Ministerio de Transportes, comunicaciones y aeronáutica civil, a través del servicio nacional de caminos que es quién se enfrenta al desafío de vertebrar e integrar al país y crear un promotor de inversión privada en proyecto de infraestructura para viabilizar el desarrollo económico interno de las actividades que se realizan en aras de alcanzar el ansiado desarrollo económico y la inserción del país en el proceso de globalización del transporte internacional por medio de la consolidación de los corredores de integración. Considerando que el transporte y las comunicaciones constituyen elementos imprescindibles para integración económica, social, cultural y tecnológica del país, vía que resulta más importante para la república de Bolivia los corredores de integración, al constituirse estos en una alternativa para la optimización de los costos de transporte de la producción y asimismo permitirnos un acceso más ventajoso y competitivo a los mercados de los países limítrofes y de ultramar.

Las condiciones para convertirnos en la bisagra de la comunicación están dadas, a este efecto debe existir una política de transportes que se haya propuesto ejecutar los corredores integración, mediante un programa estructural vial que abarca el mantenimiento rutinario y periódico, la construcción y pavimentación de carreteras, la construcción y rehabilitación de puentes y un programa de preinversión que nos permita identificar y priorizar aquellos proyectos de mayor efecto multiplicador tanto regional, nacional.

Dentro del análisis que realicé en el servicio de caminos, encontré los siguientes datos:

corredor este-oeste

Santos-arroyo concepción-Santa Cruz-Conchabanba-tambo quemado-Arica.

La concreción de este corredor también llamado Corredor Bioceánico . Pacífico-. Atlántico que pase por Bolivia, con avanzada ejecución, nos irá a convertirnos en centro de comunicaciones y en un pivote estratégico para la inversión extranjera, por nuestra privilegiada ubicación .

Este corredor atraviesa longitudinalmente nuestro territorio, conectando las regiones occidental y oriental, vinculando su recorrido en las principales ciudades capital de nuestro país o los puertos de Arica(Chile), de Ilo(Perú) en el océano pacífico y Santos(Brasil) en el océano atlántico.

La situación actual por tramos de este corredores la siguiente:

<i>pavimento</i>	<i>1.009.4km.</i>
<i>Ripio</i>	<i>0.0km.</i>
<i>Tierra</i>	<i>590.0km.</i>
<hr/>	
<i>total</i>	<i>1.599.4km.</i>

El estado actual por tramos y las obras que se están ejecutando este corredor se describen a continuación:

CORREDOR INTEROCEANICO

Corredor importante que vincula todo el territorio nacional comenzando en el territorio de ILO y terminando en nuestro territorio de Puerto Suárez.

1. ILO-DESAGUADERO-RAMAL PATACAMAYA . Carretera de 192km de longitud, que nos vinculara desde el puerto de Ilo en la república del Perú y comprende los siguientes tramos:

PATACAMAYA-SENKATA. Tramos de 82km. De longitud que como parte del proyecto el alto-Oruro fue repavimentado y puesta servicio y marzo de 1993.

SENKATA- EL ALTO, tramo de 9km, de longitud, recientemente se ha concluido las obras de construcción y pavimentación a través de la honorable alcaldía de El Alto.

2. PATACAMAYA - CARACOLLO-CAIHUASI .- tramo repavimentado de 107km de longitud, actualmente en servicio.

3. CAIHUASI- CONFITAL.- tramos de 56km, pavimentado y en servicio.

4. CONFITAL - QUILLACOLLO .- carretera de 103 km de longitud; de los cuales a la fecha se han ejecutado las obras de mejoramiento en el tramo Confital-Llavini(km.63) de 55km.(bacheo, recompactación, y colocado de nueva carpeta asfáltica), obras que fueron realizadas por la empresa ICE ingenieros con financiamiento del Banco Mundial. Con el mismo financiamiento actual se ejecutan mejoramiento del tramo complementario Quillacollo-km63 de 47.7 km, con un avance del 82.07% correspondiente a febrero del año curso.

5. QUILLACOLLO -COCHABAMBA.(AV.BLANCO-GALINDO), tramo de 13 km, de longitud mejorada y ampliada a tres carriles poblado. La pavimentación de esta carretera fue ejecutada por el consorcio APOLO-IASA-MINERVA, en el período de junio de 1995 y agosto de 1999, se incluye la ampliación del puente sobre el río Rocha.

6. COCHABAMBA - CHIMORE, tramo de 192KM de longitud cuya rehabilitación ha sido concluida en febrero de 1997. Actualmente se están realizando obras de emergencia para la conservación y mantenimiento de la vía.

7. CHIMORE - ICHILO, tramo de 93KM a ser mejorado y re pavimentado como parte del segundo programa de mantenimiento, actualmente las obras encuentran en tapa de licitación.

8. ICHILO - YAPACANI, tramo pavimentado de 58KM. De longitud construido y 1985, para su mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de realizan los trámites necesarios para su repavimentación con fondos remanentes del proyecto

Confital-Caihuasi, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo(BID).

9.YAPACANI -GUABIRA, tramo de 70KM, de longitud que fue rehabilitado y re pavimentado el año 1997, parte del proyecto accesos carretera Chimoré - Yapacaní.

10. GUABIRA -MONTERO, tramo pavimentado de 3km de longitud, en servicio.

11.MONTERO -WARNES, tramo de 21KM pavimentado por el consorcio Bartos-Velko, como parte del segundo programa de mantenimiento. Obras concluidas en marzo de 1996.

12. WARNES - SANTA CRUZ , tramo pavimentado de 33KM de longitud en servicio.

13. SANTA CRUZ -COTOCA, tramo pavimentado de 18km de longitud en servicio.

14. COTOCA - PAILON, tramo pavimentado de 33KM de longitud, en servicio.

15.PAILON - SAN JOSE, tramo de aproximadamente 219KM de longitud, tiene superficie de tierra. Actualmente viene realizándose los estudios de factibilidad económica, impacto ambiental y diseño final o el consorcio P.C.A.-T.I.P.S.A. el avance destinado a marzo del presente es de 95% el costo de los estudios según contratos es de U\$\$ 2,064,905. 00.

Se cuenta con compromiso de financiamiento por parte del BID , para la construcción y pavimentación de la carretera Pailón-San José, obras estimadas para la gestión 2000.

16. SAN JOSE - PUERTO SUAREZ, tramo de 371KM de longitud, camino de bajas

características geométricas, los estudios de factibilidad económica, impacto ambiental y el diseño final de 30km críticos alrededor de Roboré, forma parte del estudio de la carretera Pailón, San José, Puerto Suárez. Actualmente se busca financiamiento para la realización del estudio de diseño final de ingeniería.

17. PUERTO SUAREZ - ARROYO CONCEPCION, tramo de 17km pavimentado en actual servicio.

CONCLUSIONES.-

Todo el análisis abordado en la presente tesis no se trata de una investigación aislada sino que funciona en forma global ya que he podido llegar a la conclusión, que el Puerto de Ilo y el Corredor Interoceánico no se los consideren como conjunto de componentes aislados .

El desarrollo portuario de Ilo y el corredor interoceánico se producirán por el impulso de la actividad económica del área geográfica, de su influencia y nunca a la inversa . Es necesario reafirmar que este puerto no vale por sí mismo sino que encuentra su desarrollo a través del corredor interoceánico comunicando así dos países hermanos , este desarrollo no es nada más que la explotación de la situación natural en la que se encuentra Bolivia corazón de Sudamérica. El área geográfica de mi investigación es parte de un área geográfica en expansión económica.

Es decir que tener un puerto moderno y altamente equipado y con reducidas tarifas, nunca será el elemento dinamizador de la economía de la región, sino que dicho puerto a través del corredor interoceánico será siempre consecuencia del desarrollo económico de la región ya que se implementará un corredor interoceánico altamente equipado con ayuda económica de esta dependencia del Ministerio de Transportes quién será la encargada de buscar ingresos, hacer cumplir tratados internacionales así como nacionales.

El puerto de Ilo y la empresa naviera constituye un servicio al Comercio Exterior elementos complementarios de la dinamización de la economía regional así como también influirá en

el desarrollo económico de nuestro país hermano Perú.

Se encuentra totalmente explicada en la presente investigación de tesis que el puerto de Ilo está operando con normalidad y por debajo de su capacidad operativa y con una preocupante disminución de parte de nuestro país, ya que Ilo hasta la fecha no es utilizado por Bolivia en cuanto se refiere a carga boliviana. Por lo tanto, el incremento de la actividad portuaria dependerá de la dinamización de la economía local a través del corredor interoceánico, la aplicación del servicio dentro del ministerio de transportes con una infraestructura vial que le otorgue mayores facilidades aduaneras y portuaria y el desarrollo de transportes por carreteras que se encuentren 100% transitables.

Ciertamente para toda la investigación no avizoré ningún obstáculo ya que esta dependencia del Ministerio de Transportes trabajará de forma independiente junto a la cancillería y con apoyo determinado del Estado no importando los cambios partidarios que pueda tener el mismo a través de los años.

Por otra parte pude llegar a la conclusión de que la empresa ENAPU tendrá que racionalizar sus costos y tarifas en el puerto de Ilo haciendolos mas atractivos en relación a los demás puertos.

Se ha verificado que el puerto de Ilo cuenta con tarifas razonables y un servicio eficiente que lo hace competitivo con los puertos chilenos, sin embargo es indispensable llamar la atención sobre la mencionada disminución de uso por territorio boliviano.

En este sentido, discutir sobre la modernización del puerto de Ilo o su privatización en forma aislada y fuera de los tratados que firmó con Bolivia, parte de una estrategia global de desarrollo para el Perú son acciones que se están dando sin la participación de Bolivia. Si no se toma en cuenta la articulación de corredor interoceánico como uno de los ejes centrales para el desarrollo del puerto de Ilo, constituirá siempre un esfuerzo inútil y poco alentador.

Tocando otro de los puntos importantes de mi investigación con respecto a las posibilidades de oferta naviera en Ilo, queda demostrado que la misma está presente en el mercado y que el incremento de naves siempre estará en función a la mayor cantidad de carga que se movilice en dicho puerto, reiterando que las empresas navieras están en condiciones y total disposición de incrementar sus servicios en el puerto de Ilo en la intensidad que las circunstancias lo exigen, hablando del corredor interoceánico este también se encuentra predispuesto a incrementar sus servicios a través de caminos 100% transitables, mejorando así la comunicación de las áreas rurales hacia la capital, estoy hablando de un desarrollo global en cuanto a agricultura, agronomía, servicios de salud, educación y comunicación entre los mismos bolivianos y los extranjeros.

Por todo lo que anteriormente expuse mediante mi investigación es necesariamente recomendable la reafirmación de la priorización del desarrollo de este corredor interoceánico con una estrategia de desarrollo de mediano y largo plazo que cruce por todos los sectores posibles anteriormente ilustrados, también es oportuno referirme a un desarrollo macroeconómico como es; la industria, minería de comercio y la expansión turística.

Este plan se podrá llevar a cabo con la aplicación de una política estable que no dependa de un color político, la dependencia que se creará deberá velar por la inversión, reinversión, generación de empleo y las exportaciones, en este contexto resulta crucial la terminación en julio de 1999 del asfaltado de la primera parte del corredor interoceánico es decir la carretera Ilo-Desaguadero, de igual manera asumir el desafío de un eficiente trabajo de mantenimiento de la misma carretera, esto será posible con un control adecuado y profesional como es la dependencia que en la presente tesis propongo crear, no debemos olvidar que la carretera atraviesa zonas lluviosas de muy bajas temperaturas que exigen mayor cuidado en su mantenimiento, aún más conociendo que en nuestro país no hemos desarrollado aún una cultura de mantenimiento de la infraestructura vial.

El Asfaltado de la carretera Ilo-desaguadero permitirá la eliminación de un importante sobre costo al usuario boliviano, lo que a su vez permitirá notorios flujos de carga hacia el

puerto de Ilo, y en su recorrido se interconectará departamentalmente.

Es una verdad sin discusión la generación de una reducción de los costos de transporte terrestre para el usuario boliviano y extranjero .Al Reducirse los actuales costos, se podrá tener las posibilidades reales de iniciar el proceso de revertir la actual situación en la que se encuentra los puertos chilenos, quienes actualmente se constituyen en la salida y entrada de la carga boliviana. Es totalmente cierto que con el desarrollo del corredor interoceánico se prevee que serán los propios transportistas terrestres quienes ofrecerán a los usuarios fletes reajustados y competitivos a fin de derivar la carga a Ilo, debido fundamentalmente a que esta carretera tiene una MENOR PENDIENTE que la carretera LA PAZ - ARICA.En consecuencia se otorga más durabilidad a sus unidades de transporte ya que sufren menos deterioro en frenos, enbrague, motor, llantas, etc.Dicha carretera, esta destinada a generar un impulso a la zona o región sur del Perú y permitirá adicionalmente una integración de Perú y Bolivia en acciones de desarrollo que es precisamente lo que necesitan ambos países.

Es así que Bolivia se convierte en el CORAZON INTEGRADOR DE SUDAMERICA .

Dentro de este proyecto, se hace indispensable una campaña de difusión de las normas legales vigentes para el tránsito de vehículos y mercadería por la zona fronteriza al igual que el cumplimiento del anteproyecto de la presente investigación, en toda la región peruana-boliviana. En este tema es recomendable comprometer la acción no sólo de las autoridades de ambos países sino también de los gremios correspondientes involucrados en el Comercio Exterior boliviano y el desarrollo del mismo .

También es importante tomar en cuenta que las autoridades competentes del Perú y Bolivia tienen una tarea concreta referida a coordinar acciones para definir el traslado de ferias comerciales a un lugar ubicado fuera de la carretera troncal con fin de facilitar el tránsito permanente, regulador y fluido del transporte pesado o de carga y con ello eliminar el sobre costo que ello representa.

En cuanto se refiere a la superintendencia nacional de aduanas del Perú(SUNAD), entidad altamente calificada, deberá continuar estudiando la posibilidad de otorga mayores facilidades al tránsito aduanero intentando la plena aplicación del Manifiesto internacional de carga en todas las operaciones incluyendo la carga bilateral.

Finalmente, es recomendable y estrictamente necesario la creación de una dependencia del Ministerio de Transportes que trabaje conjuntamente con la cancillería y además con nuestro vecino país Perú y que tenga a su cargo los siguientes asuntos:

- * . Control del corredor interoceánico en cuanto a inversión, y desarrollo del mismo. Así como mantenimiento permanente decisivo para el desarrollo de nuestro país.*
- * . Acciones diversas vinculadas al proyecto Ilo y plasmada en la declaración de Ilo y subsiguientes convenios y notas de intercambio.*
- * . Proyectos económicos de toda la región circunvecina a la frontera.*
- * . Eliminación de trabas al Comercio Exterior.*
- * . Nuclear las carreteras del corredor interoceánico, consecuentemente se fortificarán los demás corredores Integradores de Bolivia.*
- * . Seguimiento al cumplimiento de las normas legales existentes entre los dos países.*
- * . Seguimiento a los proyectos carreteros y férreos de ambos países.*
- * . Atención de los problemas comerciales, en la frontera, generando acciones orientadas a facilitar las actividades de los usuarios del Comercio Exterior boliviano.*

BIBLIOGRAFIA

- * *Tredinnick Felipe* : *Curso de Derecho Internacinal Público y relaciones Internacionales .La Paz - Cochabamba 1993.*

- * *Enapu S.A.* : *Empresa Nacional de Puertos S.A.*

- * *Ministerio de Transportes* : *Depto.de Relaciones Públicas, Depto.Legal*

- * *Cancillería* : *Depto.Convenios Marítimos,Biblioteca
Tratados y Convenios,Depto de ILO.*

- * *Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto* : *ILO,de la Integración .La Paz1994*

- * *Gaceta Oficial de Bolivia*

- * *Periódico Matutino el Diario*