

EL ROL DE BOLIVIA EN LA INTEGRACIÓN SUDAMERICANA

La visión de integración

En la década de los 80 se desarrollaron diferentes procesos de integración en el continente Sudamericano, Bolivia formó parte del Acuerdo de Cartagena que con bases históricas pretendía una integración profunda de los países andinos y de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (posteriormente ALADI), sin embargo, debido a crisis económicas generalizadas y recesión de la economía de los países no se alcanzaron avances profundos.

En los 90´s, surgieron iniciativas de integración con objetivos y bases diferentes a los de la década anterior. Este proceso denominado "Nuevo Regionalismo", promovido por los organismos multilaterales de crédito, BID, BM y CAF, pretende actualmente la apertura de los mercados Sudamericanos al comercio mundial para alcanzar, según señalan, el anhelado "desarrollo regional". Estos bancos han ideado y desarrollado en los países los procesos de reformas económicas estructurales para retirar a los Estados de la actividad económica y promocionar las labores de las empresas privadas a fin de lograr el acceso del continente a la economía global.¹

En ese nuevo contexto, a principios de los 90´s se formó el MERCOSUR, al que se adhirieron como asociados Chile y Bolivia (1996), y actualmente se busca la convergencia de la Comunidad Andina y el MERCOSUR para formar un bloque integrado.

Pero, cuál es el papel de Sudamérica en este proceso?. El Banco Interamericano de Desarrollo define a Sudamérica como un importante polo de crecimiento y desarrollo en la economía mundial. Es un continente extremadamente rico en recursos naturales con un clima diversificado y largos tramos de costas en los océanos Pacífico y Atlántico, así como en el mar del Caribe. Más de trescientos millones de personas de rica diversidad cultural viven y trabajan en un espacio de 18 millones de kilómetros cuadrados con un PIB de 1,5 billones de dólares².

Para alcanzar los objetivos comerciales en la región y de esta hacia fuera, además de eliminar barreras arancelarias, compatibilizar marcos regulatorios, desarrollo de la telecomunicaciones, de la tecnología de la información y del mercado de servicios de logística (fletes, seguros, almacenamiento, etc), uno de los principales problemas

¹ Estudios han demostrado que aunque moviéndose en direcciones opuestas aparentemente, las fuerzas de la globalización y del regionalismo reflejan en realidad, dimensiones complementarias del desarrollo dinámico del mercado capitalista. Omán, 1999. Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, Banco Interamericano de Desarrollo. Diciembre, 2000.

² Un Nuevo Impulso a la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, Banco Interamericano de Desarrollo. Diciembre, 2000.

a superar es el desarrollo de la infraestructura física: carreteras, gasoductos, oleoductos, hidrovías, etc. que deberán ser construidos con fines evidentes:

- Satisfacer la demanda de transporte de grandes volúmenes de carga y el movimiento de personas que serán mano de obra para los requerimientos del comercio global,
- Acceder a regiones ricas en recursos naturales, diversidad cultural y conocimientos milenarios que irán a formar de ese comercio.

Con esos objetivos, la banca internacional, BID, BM, CAF y FONPLATA desarrollaron programas estratégicos de infraestructura e integración para la identificación de proyectos y financiamiento hasta la ejecución³. Estos proyectos han sido incorporados como prioritarios en la planificación estratégica de los países y muchos de los cuales se encuentran actualmente en alguna de las fases de ejecución.

El año 2000, los Programas Estratégicos de Integración se consolidaron en un único plan, la Iniciativa para la Integración Regional Sudamericana, IIRSA, que reúne las conclusiones de los estudios previos del BID y CAF. El IIRSA pretende "dar estructura a la visión geoeconómica integrada de la región, para ello, el espacio suramericano ha sido organizado en franjas multinacionales concentradoras de los flujos de comercio actuales y potenciales que convergen hacia un estándar mínimo común de calidad de servicios de infraestructura de transportes, energía y telecomunicaciones en apoyo a las actividades productivas específicas de cada franja. Estas franjas denominadas Ejes de Integración y Desarrollo son, entonces, las grandes regiones en que las oportunidades de negocios intraregionales y globales están generando o tienen más probabilidad de generar flujos de inversión y comercio importantes. Los servicios de infraestructura se diseñan en función de los negocios y cadenas productivas con grandes economías de escala a lo largo de estos ejes, bien sea para el consumo interno de la región o para la exportación a los mercados globales"⁴.

Cómo presenta el IIRSA un Eje de Integración y Desarrollo?. Según el BID y la CAF, una vía de este tipo surge a partir de los flujos de bienes, personas, información y energía a través de las redes de infraestructura; estos flujos consolidan algunos tramos que constituyen corredores; si un corredor favorece el desarrollo económico y social del área que recorre será un "Eje de Integración y Desarrollo". La CAF, avanza aún más definiendo "cinturón de desarrollo sostenible" como la integración simultánea de infraestructura física, energía y telecomunicaciones, la necesidad de preservar el capital natural de la región que llevan al desarrollo económico y social.

Sin embargo, la lógica del comercio y del mercado que establecieron los ejes del IIRSA no tiene relación con las definiciones, los criterios que prevalecen son los de la economía, por tanto, la mejor vía de transporte de bienes y servicios del punto de origen al de destino es la que genere menores costos (en fletes, transporte, seguros y demás operaciones), asimismo, una ruta puede ser justificada por el acceso a

³ Desde el año 1992 la Cooperación andina de Fomento se encuentra promoviendo proyectos que considera prioritarios, como gasoductos, interconexiones eléctricas, corredores terrestres y multimodales.

⁴Una visión estratégica para América del Sur. SINERGIA Latinoamericana, Año3, No. 10. Octubre 2003.

zonas de potencial productivo, sin importar el desarrollo social y económico de las regiones por donde transiten las mercancías, la preservación del medio natural, la necesidades y la calidad de vida de las personas.

El verdadero fin del IIRSA es vencer las que considera barreras físicas, normativas y sociales que impiden el fácil acceso a recursos naturales y el flujo rápido y a bajo costo: la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica, el Pantanal, ríos caudalosos, problemas de orden público y territorios de bajas densidades poblacionales, que generan un conjunto de enclaves discontinuos o "islas" en las que se concentra la presencia humana, estas son⁵:

Plataforma Caribe: conformada por el territorio costero del Caribe colombiano y la mayor parte del territorio de Venezuela, Guyana, Surinam y Guayana Francesa.

Cornisa Andina: falda occidental de la Cordillera de los Andes, desde el istmo de Panamá hasta la Patagonia Chilena.

Plataforma Atlántica: territorio contiguo más amplio de Suramérica, desde el Noreste brasileño hasta la Patagonia Argentina, incorporando a Paraguay, Uruguay y la Pampa Argentina hasta la Cordillera Andina.

Enclave Amazónico Central: conformado por el área de ocupación en torno a la ciudad de Manaus, que ha sido posible gracias a las conexiones fluviales con Porto Velho (hacia el Sur por el río Madeira) y el Océano Atlántico (hacia el Este por el río Amazonas).

Enclave Amazónico del Sur: comprende el territorio "atrapado" entre la Cordillera Andina por el Oeste y el Sur, la Selva Amazónica por el Norte y el Pantanal por el Este, que incluye partes de Perú, Brasil y Bolivia.

Para unir estas "islas", se establecieron 12 vínculos prioritarios para los negocios regionales, los mismos han sido incorporados en los planes de desarrollo nacionales de 12 países sudamericanos sin que la población conozca los objetivos y efectos de su aplicación.

Bolivia país de contactos y de integración

Acorde a la estrategia de la banca internacional, a partir de octubre de 1994, se definieron importantes políticas para el país dándole un rol dentro de la integración Sudamericana, estas políticas inmersas en el Plan denominado El Cambio para Todos establecieron que Bolivia debía convertirse en "país tránsito del subcontinente y centro distribuidor de gas y otros energéticos"⁶. Las bases sobre las cuales la política de integración boliviana debía asentarse son:

⁵Una visión estratégica para América del Sur. SINERGIA Latinoamericana, Año3, No. 10. Octubre 2003.

⁶Plan General de Desarrollo Económico y Social de la república: EL CAMBIO PARA TODOS. Octubre, 1994.

1. Vinculación internacional de las redes de transporte, aprovechando la ubicación geográfica de Bolivia a través de los llamados “corredores de servicios”.
2. Construcción de “corredores de producción y de exportación de bienes y servicios”, que significa la construcción de infraestructura destinada a convertir a Bolivia en país de tránsito, pretendiendo generar primero “corredores de producción” incorporando a la actividad económica zonas productivas, y posteriormente “corredores de exportación” de bienes originados en Bolivia y en países vecinos.
3. Formar parte de la integración energética del cono sur, a través de gasoductos que conecten las regiones productoras de gas en Bolivia con regiones de demanda en Brasil y Argentina, además de futuras conexión con Chile, Perú y Paraguay. Formar también parte de proyectos binacionales de generación y distribución de energía hidroeléctrica y termoeléctrica.
4. Aprovechar las relaciones del país con los bloques de la CAN y MERCOSUR para alcanzar un rol de importancia en la integración de ambos.

El Nuevo Modelo Económico establecido en Bolivia a partir del año 1985 se concretó en la siguiente década a partir de un marco legal que pretendía insertar a Bolivia en el mercado global a través de reformas estructurales, para ello se capitalizaron (una forma de privatización) las empresas estatales (1994), se promulgó la Ley de Participación Popular y la Descentralización Administrativa (1995) y se transformó al Estado en un ente regulador dejando las inversiones en manos privadas.

La Política Exterior en los años posteriores no ha tenido variación, “Bolivia debe cumplir un rol articulador en la integración regional, promover el regionalismo abierto y coadyuvar al incremento y diversificación del intercambio comercial, la captación de inversiones y la cooperación para el desarrollo”⁷

En ese marco, las políticas de vinculación del país se modificaron estableciéndose como prioritaria y de interés nacional una nueva Red Fundamental de Carreteras que no es más que la consolidación en Bolivia de los ejes del IIRSA, proceso que ya tenía cierto avance a partir del Plan de 1994 cuando se definieron cuatro corredores prioritarios de “producción, exportación y servicios”:

El corredor este-oeste: con el objetivo principal de vincular los puertos del pacífico de Chile (Arica e Iquique) con el puerto de Santos en el Atlántico en Brasil a través de Bolivia. Adicionalmente se vincula con los puertos de Antofagasta en Chile, utilizando la vía férrea existente y mediante un ramal con los puertos de Ilo y Matarani en el Perú. Desde el punto de vista de Brasil y Chile, éste es uno de los corredores imprescindibles para impulsar el comercio.

El corredor hacia el norte: de vinculación del estado de Rondonia (Brasil) a través de los departamentos de Beni y La Paz en Bolivia con el corredor este-

⁷ Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto 1999-2002. Bolivia en la Integración de los Corredores Bioceánicos. P. Cuba. Octubre, 2003. Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social – CERES.

oeste hacia el Pacífico. Un ramal de este corredor permite llegar al departamento de Pando y es vínculo con el Perú.

El corredor hacia el sur: permitirá la conexión entre Buenos Aires y Lima y promoverá el acceso de Paraguay al Océano Pacífico

La diagonal Jaime Mendoza: ruta importante para la integración sudamericana por el interés que tienen Perú y Paraguay de trasladar sus productos de exportación a los océanos Atlántico y Pacífico, respectivamente.

Se abandonó definitivamente la política anterior que priorizaba la vinculación del territorio nacional con la unión de las ciudades capitales, éstas con los principales pasos fronterizos, sin restar importancia a rutas secundarias. Con esta nueva política se dejó en manos de los gobiernos departamentales y municipales, con escasos recursos y pocas posibilidades de acceso a crédito, todas las rutas que no son de interés del IIRSA. El Plan Bolivia del gobierno de Sanchez de Lozada, que sigue actualmente en vigencia, priorizó la infraestructura caminera como instrumento fundamental para el desarrollo económico, estableció como prioridades nacionales el Corredor Este-Oeste y la carretera Victor Paz Estenssoro que involucra a los Corredores hacia el Norte y hacia el Sur.

Importancia de Bolivia para el IIRSA

Para la CAF, Bolivia es uno de los enclaves atrapado en las barreras geográficas, constituye además un territorio interno con baja densidad poblacional que dificulta la viabilidad económica de infraestructura de interconexión e integración.

Adicionalmente, Bolivia es considerado un país pequeño que carece de peso específico en la región y en el hemisferio⁸, con permanentes conflictos sociales derivados de los índices de pobreza, marginalidad y limitado acceso a servicios. Sin embargo, se ha previsto grandes inversiones en Bolivia para fraccionar el territorio con importantes Ejes de Integración, porque?

Los Ejes Bioceánicos y el Corredor Este - Oeste

Chile y Brasil son los principales impulsores de los ejes biocéánicos, en particular del Eje Interoceánico Central que vincularía el Puerto de Santos (Brasil) con los Puertos de Arica e Iquique (Chile) pasando por Bolivia a través del Corredor Este-Oeste. En Bolivia este eje se desarrolla con varios proyectos, el principal, la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez que junto al ramal Santa Cruz - San Matías que se une con la

⁸De acuerdo a los cálculos de la Dirección de Comercio Exterior de Bolivia, en 1999 las exportaciones bolivianas sólo representaban el 0,05% del total mundial, mientras que sus importaciones ese mismo año representaban el 0,03 % del total mundial. A nivel del ALCA, Bolivia representa el 2,8 % de la superficie territorial, el 1,02 % de población, el 0,07 del PIB, el 0,08 de exportaciones y el 0,12 % de importaciones. A nivel de Sudamérica, Bolivia representaba el 6 % de la superficie, el 2 % de la población, el 1 % del PIB y el 1 % de las exportaciones de la subregión. Por su parte, en el contexto de la CAN, la economía de Bolivia sólo representaba el 3 % del PIB comunitario total. Presentación de Ana María Solares, Bolivia y el ALCA. Seminario-Taller Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA), Organizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto-Viceministerio de Relaciones Económicas Internacionales e Integración, Comunidad Andina-Programa de Cooperación Andino a Bolivia y Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Julio de 2000. En BOLIVIA ANTE EL RETO DE LA INTEGRACION HEMISFERICA, William G. Torres Armas.

ruta Cuiabá – Cáceres consolidarían la vinculación con Brasil; y por otra parte las carreteras La Paz – Desaguadero – Ilo de unión con el Perú, Patacamaya – Tambo Quemado en dirección al puerto de Arica y Oruro – Pisiga para unirse a la ruta hacia el puerto de Iquique, son los tramos que consolidan el Eje.

De acuerdo a analistas las mayores iniciativas en relación al comercio a través de este eje las han desarrollado Chile y Brasil, pues, desde 1990 funciona una comisión chileno-brasileña dedicada exclusivamente a impulsar la salida del comercio del Brasil por Arica, empresarios chilenos vienen conversando con sus similares brasileños para que la producción de éstos se transporte por Arica, acelerando la construcción de la carretera Cuiaba-Cáceres (Brasil) – San Matías-Santa Cruz (Bolivia)⁹.

Brasil y Chile y en menor manera Perú, son los países que tienen especial interés en la ejecución de los diferentes tramos de este eje, los motivos son varios:

La importancia que van adquiriendo, en el presente siglo, las rutas de comercio y los ejes marítimos en la cuenca del Pacífico resultado del surgimiento de los mercados asiáticos, con demandas crecientes de productos. En este sentido, es interés de Brasil, la economía más grande de Sudamérica, alcanzar los puertos del Pacífico por una vía más corta y que involucre menor tiempo que las rutas marítimas del Estrecho de Magallanes o el Canal de Panamá y el dificultoso paso terrestre de Los Andes a través de Argentina, esto le permitiría avanzar en su anhelo de lograr una posición dominante en América Latina, resultado de la estrategia brasileña, desarrollada desde los 80´s, de alcanzar el liderazgo regional a través de la incorporación a su zona de influencia los países de su entorno geográfico más próximo, Argentina, Uruguay, Paraguay, luego Bolivia y Chile, posteriormente los demás países de la Comunidad Andina y luego toda Sud América, con el fin de fortalecer su economía frente al ALCA.

También Chile pretende aprovechar su incursión en el MERCOSUR y su extenso litoral para beneficiarse con la recepción y manipulación de gigantescas cargas portuarias, pretendiendo consolidarse como prestador de servicios, teniendo como único competidor en el Pacífico Sur al Perú, país que también está interesado en la carga brasilera, sin embargo se encuentra en desventaja en relación a Chile al no formar parte del MERCOSUR.

Esta ruta, ayudaría a Chile a mejorar la balanza comercial, actualmente favorable a Brasil, país que es muy importante para el comercio chileno. En las condiciones actuales, el 50% del total de exportaciones de Chile se dirigen hacia el Brasil, y se basan en cobre, productos industrializados de cobre y alimentos. A través del Eje Bioceánico se facilitaría el acceso de productos chilenos a los grandes centros poblados del sur de Brasil con creciente demanda, a los puertos brasileños del Atlántico y a los mercados de los demás países del MERCOSUR a través de la Hidrovía Paraguay- Paraná.

⁹La Guerra de los puertos, E. Mercado Jarrín, del Instituto Peruano de Estudios Geopolíticos y Estratégicos, CARETAS, 1996.

El Eje Bioceánico a través de Bolivia es una importante alternativa a las actuales rutas consolidadas del MERCOSUR hacia los puertos de Chile, las cuales sufren nevadas permanentes durante largas épocas del año interrumpiendo la circulación vehicular, exigen continuos trabajos de mantenimiento y son vías de elevado riesgo. Adicionalmente, estudios han determinado que para el año 2005, el incremento del tráfico internacional por el importante Paso de los Libertadores (Argentina – Chile), genere el colapso de la ruta, lo que dificultaría el cruce de la Cordillera de Los Andes e incrementaría los tiempos de viaje de mercancías hacia los puertos del Pacífico y de estos a los mercados de Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay.¹⁰

Entonces, la alternativa de transporte de mercancías del MERCOSUR a través de Bolivia resulta importante para los países que forman parte de este bloque, por las condiciones fisiográficas favorables, por una parte el Eje aprovecha la carretera existente que une las tres principales ciudades del país, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, que constituyen centros importantes para la provisión de servicios; transita por cinco de las seis grandes provincias fisiográficas del territorio¹¹, recorriendo regiones que cuentan con importantes recursos naturales y una amplia diversidad cultural, y finalmente cruza la cordillera de Los Andes que en Bolivia está formada por las cordilleras oriental y occidental aprovechando la presencia del Altiplano, región de clima templado a frío y seco donde el paisaje predominante son las llanuras a través de las cuales se han construido carreteras (Patacamaya – Tambo Quemado, La Paz – Desaguadero) o se están construyendo otras (Oruro – Pisiga) que permiten el tránsito con menores dificultades climáticas, en menor tiempo, con menores riesgos y escasas posibilidades de interrupciones al tránsito vehicular por efecto de nevadas, aprovechan una de las pocas regiones del continente en que el cruce de Los Andes presenta menores dificultades.

Sin embargo, la construcción de los tramos del Eje en Bolivia tiene importantes consecuencias en las regiones por donde transita y en la vida de las poblaciones; que muestra que la construcción de un “Eje de Integración y Desarrollo” no significa mejores condiciones de vida para las comunidades y mucho menos protección ambiental. Así lo demuestra la construcción de la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez (de aproximadamente 600 km.) de conexión al Brasil, que cuenta con financiamiento del BID; CAF; Unión Europea UE para su ejecución, gracias a la cual, largos y costosos estudios señalan que debía obtenerse importantes beneficios sociales y económicos mediante la reducción de costos de transporte, la mayor facilidad del acceso a las zonas de producción dando como resultado el impulso a la expansión agrícola en las Tierras Bajas, incorporación de grandes extensiones territoriales al desarrollo de la actividad ganadera, mayor competitividad de varias cadenas productivas establecidas en Santa Cruz (soya, madera, carne, otros productos agroindustriales) y promoción de la integración económica y comercial con el Brasil, además de ser una necesidad para el país, pues permitirá introducir un proceso de competencia entre modos de transportes para romper el monopolio

¹⁰En Argentina se encuentran estudiando como alternativa al Paso de los Libertadores, el Paso el Pehuenche, ubicado 1000 km al sur del primero.

¹¹ El territorio boliviano ha sido dividido en seis importantes provincias fisiográficas: el Escudo Precámbrico, la Llanura Chaco-Beniana, la Cordillera Oriental, el Altiplano, la Cordillera Occidental y la Llanura Amazónica.

ferroviario resultado de la capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, ENFE.

Con la capitalización de ENFE se transfirió a manos privadas el ferrocarril Santa Cruz – Puerto Suárez, significando la elevación del costo de transporte de carga (fletes) a niveles injustificados, la inexistencia de mejoras en el servicio y la reducción de los servicios de transportes de pasajeros (disminución en la frecuencia de parada en estaciones intermedias), desvinculando a las poblaciones que surgieron a lo largo de la ruta del tren a partir de la construcción de la misma en los años 80¹².

Entonces, el análisis realizado en los estudios viabiliza la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez sin cuestionar el verdadero motivo de los problemas de transporte regional: el traspaso de los ferrocarriles a manos privadas en condiciones poco favorables para el país que no ha significado mejora en los servicios y, plantean como única solución la construcción de la carretera justificada económicamente con la carga internacional proveniente de Brasil, incrementando la deuda externa boliviana, sin considerar la opción de reversión de los ferrocarriles al Estado para satisfacer la demanda de transporte de personas y carga interna, situación que es posible, tal como lo demuestra la vía ferroviaria entre los departamentos de Chuquisaca y Potosí, que estuvo sin uso durante casi una década, y que fue rehabilitada con la participación de las Prefecturas de Potosí y Chuquisaca y una inversión menor de la Empresa Ferroviaria Andina, para facilitar el transporte de carga nacional hacia los puertos chilenos de Antofagasta y Arica, habiéndose previsto transportar este año 30.000 toneladas de soja, aceite y azúcar¹³. Esta vía constituye una ruta de integración nacional que prioriza las necesidades del país sobre intereses externos.

Los efectos sociales y ambientales de la construcción de la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez se han hecho evidentes a pesar de que el proyecto cuenta con un ambicioso Programa de Protección Ambiental y Social, que alcanza a 25 millones de dólares, el cual no ha logrado mitigar los severos impactos en la región pues muy poco del mismo ha sido aplicado a pesar de existir un compromiso entre el gobierno boliviano y el BID. Algunos de los efectos son los conflictos sobre la tierra, en los cuales las comunidades, pequeñas poblaciones y pueblos indígenas se van viendo expulsados de sus territorios, frente a la creciente demanda de tierras por parte de ciudadanos brasileiros que se hacen dueños de grandes superficies de territorio

¹² La red ferroviaria boliviana estaba conformada por dos sistemas, la Red Andina, de vínculo entre La Paz, Oruro, Cochabamba, Chuquisaca y Potosí, con conexión con líneas ferroviarias vecinas que llegan a los puertos de Matarani (Perú), Arica y Antofagasta (Chile); y la Red Oriental que une Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija. El proceso de capitalización, puesto en marcha a partir de 1995 debía reestructurar el sector, incorporar empresarios privados, eliminar la interferencia política, atraer capitales para mejorar la infraestructura, crear mecanismos de competencia para el establecimiento de las tarifas de servicios, generar ingresos para el Tesoro General de la Nación a través de impuestos y mejorar la oferta de transporte para la producción del país y las exportaciones. Se transfirió esta red a manos privadas, la Empresa Ferroviaria Andina y la Empresa Ferroviaria Oriental, la primera muestra una situación financiera deteriorada, según señalan, como consecuencia de la declinación de la actividad minera en años anteriores, lo que ha generado serios cuestionamientos al cumplimiento de las inversiones y mejoras previstas en contrato, destinando esfuerzos sólo a tramos rentables, abandonando sus obligaciones en otros. La Empresa Ferroviaria Oriental señala al contrario, incrementos en la cantidad de carga y pasajeros; sin embargo, no se evidencia importantes inversiones y mejoras en especial para superar la principal restricción estructural, que es la trocha métrica, que limita la carga a transportar.

¹³ Bolivia reconstruye ferrocarril que conecta con los puertos chilenos, EFE, 26 de Mayo de 2004.

boliviano, ayuda a incrementar los problemas de pobreza y migración; nos encontramos frente al impulso de megaproyectos de desarrollo (siderurgia, petroquímica, nuevas carreteras y vías férreas, explotación minera) a partir de la construcción del gasoducto Bolivia-Brasil y del Eje Interoceánico, que llegarían a destruir el sector boliviano del Pantanal, que además de tener características particulares, es la porción mejor conservada del Pantanal Sudamericano.

Los Corredores a través de regiones de importancia cultural, biodiversidad y recursos naturales

Los Corredores hacia el Norte y hacia el Sur constituyen la carretera Victor Paz Estenssoro, bandera política del gobierno de Sánchez de Lozada.

El corredor hacia el Norte vincula el Estado de Rondonia (Brasil) a través de la ruta Guyaramerín – La Paz con el Eje Biocénico y los puertos del Pacífico, se han previsto dos ramales, uno hacia Cobija (Pando) y otro hacia Trinidad (Beni).

En Bolivia este corredor transita por la llanura amazónica, la llanura beniana y el subandino hasta unirse al Eje Bioceánico en la ciudad de La Paz. Se trata de una región con importantes características, es la menos poblada del país y cuenta con la presencia de diferentes poblaciones indígenas, algunas de las cuales ya han consolidado su territorio, destaca la biodiversidad presente en toda la región y en especial en áreas protegidas amenazadas por la incursión de empresas petroleras, explotación maderera y minera que contrastan con la conciencia de conservación de los pueblos indígenas en una de las regiones de mayor desarrollo turístico del país.

El objetivo del Corredor hacia el Norte es transportar la carga, principalmente de soya proveniente del estado de Rondonia, a puertos chilenos y peruanos reduciendo tiempos y costos en relación a las rutas actuales de transporte a los puertos brasileños del Atlántico.

Este corredor adquiere importancia para el IIRSA pues permite vincular en Bolivia tres ejes, el Eje Andino, el cual llega a Santa Cruz a través del ramal Rurrenabaque-San Borja- Trinidad, el Eje Perú-Brasil a través del ramal de conexión a Cobija, con el Eje Interoceánico.

El Corredor hacia el Sur vincula regiones donde la explotación minera ha sido importante desde la colonia, recorre una región de gran riqueza mineral, la cual adquiere nuevamente importancia por la subida de los precios de los minerales en el presente año. Asimismo es una importante vía de vinculación de Argentina con el Pacífico.

El Eje Bolivia-Paraguay-Brasil recorre en Bolivia la región del Chaco, gracias a la cual Bolivia es la segunda potencia hidrocarbúfera del continente, después de Venezuela. En Bolivia pasa por el Territorio del Pueblo Guaraní, fragmentándolo y adiciona mayor problemas sociales a los pueblos seriamente afectados por la presencia de empresas petroleras.

Este Eje, vincula el sur de Brasil y Paraguay con el Eje Bioceánico, siendo el lugar de unión la ciudad de Santa Cruz.

CONCLUSIONES

La integración con fines de mercado y comercio, planteada sobre bases asimétricas lleva a la concentración de beneficios en los países más desarrollados y la absorción de costos económicos, ambientales y sociales por parte de los países menos preparados y con economías más pobres.

La integración de Bolivia en la región debe iniciarse con la integración del territorio nacional en base a las reales demandas internas, a fin de satisfacer los intereses de las mayorías. Es a partir de esta base que el país deberá re-definir su rol en el proceso de integración Sud Americana, proceso que no debe fundamentarse en criterios economicistas y de interés empresarial, sino más bien pretender alcanzar condiciones de dignidad y equidad.

Los bolivianos nos encontramos ante el reto de definir una nueva política de desarrollo y relacionamiento con los demás países resultado de las necesidades internas, de las expectativas hacia el futuro y del rechazo definitivo a políticas impuestas, no consultadas y que continúan en vigencia.

La posición geográfica del país y las características fisiográficas del territorio nos muestran las razones del interés de los países vecinos de consolidar en Bolivia el Eje Interoceánico como principal ruta de transporte de mercancías hacia el Pacífico Sur y a la que confluyen los otros ejes que pasan por Bolivia. Sin embargo, las comunidades y poblaciones a lo largo del Eje no son receptoras de algún beneficio, al contrario, Bolivia asume todos los costos económicos, ambientales y sociales resultado de la consolidación de esta ruta.

Las rutas planificadas por el IIRSA en Bolivia recorren regiones de gran riqueza mineral, de hidrocarburos, de biodiversidad y cultural, muchas de las cuales son las mejores conservadas en Sudamérica. El desarrollo de las carreteras del IIRSA permitirá el fácil acceso de los intereses del mercado a través de grandes empresas para apropiarse y comercializar conocimientos, cultura y hasta la vida.