

## UN PALIATIVO AL PROBLEMA DE LA MEDITERRANEIDAD DE BOLIVIA A TRAVES DEL SISTEMA HIDROGRAFICO DE LA CUENCA DEL PLATA

Bolivia participa en el proceso de integración de la Cuenca del Plata, enorme región geopolítica que cubre un área de 3.200.000 kilómetros cuadrados e incluye una población aproximada de setenta millones de habitantes. Ese proceso de integración, que se inició el 27 de febrero de 1967 con la Declaración Conjunta de los Cancilleres de la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, se instrumentó por medio del Tratado de la Cuenca del Plata<sup>1</sup>.

El objetivo primordial que especifica el Tratado de la Cuenca del Plata es promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca en sus áreas de influencia directa y ponderable. La Cuenca del Plata abarca el gigantesco complejo de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay de la Plata, que forman una red navegable de 4.000 km., 800 de los cuales lo son por buques de ultramar de hasta 30 pies de calado.

Nuestro país integra este sistema con las cuencas de los ríos Bermejo y Pilcomayo y el corredor Man-Cesped sobre el río Paraguay, y es, precisamente, a través de este corredor por donde Bolivia consolida su salida al Océano Atlántico.

La República de Bolivia se encuentra alejada de las corrientes de comercio internacional marítimo porque no dispone de puertos propios. En razón de la injusta guerra del Pacífico<sup>2</sup>, ha sido obligada a abandonar su costa pacífica, de una extensión aproximada de 300 kilómetros, sobre los paralelos 23°, 24° y 25°, que conforma un total de 153.000 kilómetros cuadrados, donde quedaron comprendidos los puertos de Tocopillo, Cobija, Mejillones y Antofagasta. Por ello, debe realizar su comercio a través de puertos extranjeros, como Arica y Antofagasta, en Chile<sup>3</sup>; Mollendo y Mataraní, en el Perú; Buenos Aires y Rosario, en la Argentina, y Santos, en el Brasil. Estos puertos comunican con territorio boliviano a través de ferrocarriles y rutas viales.

<sup>1</sup> Tratado de la Cuenca del Plata. Brasilia (Brasil), 1969.

<sup>2</sup> Guerra del Pacífico (1879-1883). Países beligerantes: Bolivia, Perú y Chile.

<sup>3</sup> Bolivia realiza aproximadamente el 80 por 100 de su comercio a través de los mencionados puertos.

Todo despacho de mercancías debe efectuarse desde el interior del territorio, a una distancia que flutúa entre 500 y 3.000 kilómetros del punto de partida hacia el destino definitivo.

El problema de la mediterraneidad es concurrente con diversos costos adicionales, como costos financieros implícitos, costos económicos eventuales por la no participación en los servicios portuarios y de transporte, etc. Los mismos estarían comprendidos en los siguientes ítems:

- a) Gastos de puerto.
- b) Gastos de almacenaje en puerto.
- c) Costos financieros.
- d) Gastos de flete hasta frontera.
- e) Gastos de flete de frontera hasta aduana.

Debido a que Bolivia nacionaliza su mercancía en almacenes AADAA<sup>4</sup> en el interior de su territorio, lo anteriormente mencionado contribuye a la formación de cuellos de botella en el flujo de mercancías importadas, estrangulamientos que ocasionan demoras y retrasos que se traducen en términos financieros y se hallan agravados por la capacidad receptiva y operativa limitada de los puertos que Bolivia utiliza, la deficiente infraestructura de transporte y la capacidad limitada de arrastre de carga desde puertos.

La mayor parte de los gastos de los mencionados servicios se pagan en la moneda de los países de tránsito y existe la tendencia a exigir el empleo de la divisa dólar para dichos pagos, lo que afecta directamente la balanza de pagos de Bolivia en el ítem de servicios.

A todo esto, surgen las alternativas de integración en el sistema hidrográfico de la cuenca del Plata, a través del cual se podrá llegar al océano Atlántico, previa concreción de la infraestructura adecuada, desarrollando nuevas técnicas de transporte fluvial marítimo, tal el ejemplo del Paraguay, que posee una flota de ultramar de embarcaciones pequeñas, de porte del orden de las 1.000 toneladas, operando en viajes directos entre Europa y Asunción del Paraguay, que no utilizan en más del 30 por 100 puertos de ultramar.

El empleo de nuevas técnicas de transporte intermodal brinda posibilidades interesantes; se trata de viajes que en sus distintas etapas sólo se pueden realizar económicamente por medios de transporte distintos o embarcaciones diferentes dentro de un mismo medio. La utilización de contenedores constituye una técnica muy adaptable

---

<sup>4</sup> AADAA: Administración Autónoma de Aduana de Bolivia.

y ventajosa para las posibles combinaciones modales de agua-ferrocarriles-transporte automotor, y la combinación de real importancia oceánica-fluvial. De esta manera se simplificarían los trasbordos y los usos de puertos sometidos a diversos controles aduaneros con los contenedores sellados y de libre tránsito en los países de la cuenca; se abarataría el sobrecosto de transporte. Asimismo, el sistema de buques portabarcaza, sistemas Lasch, con destino a países de ultramar, podría cubrir el requerimiento de transporte vía ultramar de cierto porcentaje de importación y exportación de Bolivia, circulando por los ríos internacionales de la cuenca y garantizándose la inviolabilidad de la carga entre puerto de embarque en territorio boliviano y el puerto de destino y viceversa.

El puerto a construirse en el corredor Man-Cesped es un proyecto compartido en el ámbito de la cuenca denominado A-1, Puerto Busch: «Construcción de un puerto en territorio boliviano sobre el río Paraguay y su conexión con la red ferroviaria»<sup>5</sup>, la mencionada combinación ferroviaria se refiere al ramal «Motacucito-Puerto Busch», que se conectaría con la red oriental de los ferrocarriles bolivianos. El Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata concertó acuerdos con el BID para la realización de los estudios previstos para la ejecución de este proyecto<sup>6</sup>. El BID presentó los estudios de prefactibilidad en abril de 1971.

Recientemente se han realizado estudios de dragado, balizamiento y de factibilidad del transporte fluvial en el río Paraguay desde puertos bolivianos (a construirse) hasta puertos de ultramar<sup>7</sup>. También se han realizado estudios de prefactibilidad y factibilidad sobre la explotación de los yacimientos de hierro del Mutún, uno de los más grandes del mundo<sup>8</sup>, cuya futura producción podría exportarse al mercado potencial de la cuenca del Plata.

Puerto Busch estará ubicado sobre la margen derecha del río Paraguay, en territorio boliviano, denominado Punta Man Cesped, situado el sudoeste del Departamento de Santa Cruz. La construcción de un puerto boliviano sobre el río Paraguay y de la estructura de transportes que lo vincule con el resto del país permitirá disponer de una ruta comercial para el transporte económico entre Bolivia y exten-

<sup>5</sup> Resolución de la II Reunión de Cancilleres, Santa Cruz (Bolivia), 1968. La Resolución número 70 (VIII), en 1976, amplió el Area Básica número 1 (transportes en sus distintos medios y modos), con la incorporación del Proyecto A-1.

<sup>6</sup> Acta del CIC número 50, p. 4, 31-X-68.

<sup>7</sup> Con la asistencia del Gobierno de Inglaterra, la consultora Livesey-Henderson realizó los estudios.

<sup>8</sup> Empresa estatal boliviana SIDERSA y Arthur G. Mackou.

sas zonas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, reunidos por el sistema fluvial de la cuenca del Plata, facilitándose además el acceso al océano Atlántico.

Existen resoluciones de las reuniones de cancilleres de los países de la cuenca del Plata que declaran de interés prioritario el mejoramiento de la navegación del río Paraguay<sup>9</sup>, y el mantener profundidades que aseguren la navegación en toda época del año<sup>10</sup>. Esto, indudablemente, contribuirá a un mayor y continuado flujo de comercio en el futuro.

Otro aspecto que se destaca en este tema es la importancia que existe en la posibilidad de unir la cuenca del Plata con la cuenca Amazónica y la del Orinoco. La realización de esta obra de gran envergadura permitiría la formación de un canal con una longitud de más de veinte mil kilómetros, que sería el más grande del continente, lo cual permitirá unir grandes espacios económicos e incrementar el comercio, especialmente con la región del interior del continente, que es sumamente rica en recursos naturales. Este canal constituiría la forma más onerosa de establecer un sistema de transporte a bajo costo para la región, atravesando los ríos Orinoco, Amazonas y Paraná. Se podría realizar este ambicioso proyecto si se construye una represa en el lugar denominado Porto Mendes, en territorio brasileño: el lago formado por el dique posibilitaría la conexión con la cuenca del Amazonas, permitiendo la navegación, entre otras complementarias. Y también se podría realizar a través de los ríos bolivianos que conforman la cuenca del Amazonas.

En la IX Reunión de cancilleres de los países de la cuenca del Plata se recomendó a los países miembros que estudien la posibilidad de instalar zonas francas, especialmente con fines industriales, en aquellos lugares que, por su ubicación geográfica y disponibilidad de servicios, ofrezcan condiciones favorables<sup>11</sup>, lo cual ha de beneficiar, especialmente, a Bolivia y Paraguay.

También se debe destacar que el Gobierno argentino ha concedido a Bolivia una zona franca en Rosario<sup>12</sup>, donde operará el primer buque de ultramar, *Libertador Simón Bolívar*<sup>13</sup>, de 5.279 toneladas.

<sup>9</sup> Resolución núm. 58 (VI), Resolución núm. 77 (IX) y Resolución núm. 85 (IX).

<sup>10</sup> Resolución núm. 78 (IX).

<sup>11</sup> Resolución núm. 108 (IX).

<sup>12</sup> Acuerdo por notas reversales referente a cesión de zona franca en Rosario, 23-VII-1968, 18-VII-1970 y 16-III-1976.

<sup>13</sup> Buque donado por el Gobierno de Venezuela.

La República del Brasil igualmente concedió zonas francas y libre tránsito en Manaus, Corumbá, Puerto Velho y Santos<sup>14</sup> a Bolivia.

La República Oriental del Uruguay otorgó en julio de 1975 a la República de Bolivia facilidades portuarias y depósito franco en el puerto de Montevideo<sup>15</sup>.

Todo lo anteriormente citado contribuye a que Bolivia pueda utilizar ampliamente el sistema hidrográfico de la cuenca del Plata, y llegar a mercados extranjeros competitivamente, abaratando de esta manera su costo de transporte a través de su salida al océano Atlántico.

ROLANDO KEMPPF BACIGALUPO

#### BIBLIOGRAFIA

1. BID, *Cuenca del Plata*, Informe Preliminar Regional, 1969.
2. *Objetivos y Proyecciones del Acuerdo Subregional Andino*, La Paz, 1970.
3. *La Energética y el Desarrollo. La Cuenca del Plata*, ALBERTO T. CASILLA, FELIPE F. FREIRE.
4. *Intereses Argentinos en la Cuenca del Plata*, FSAAC, FRANCISCO ROJAS, 1974.
5. *La Cuenca del Plata. Enfoques globales*, Editorial IEPAL, Montevideo-Uruguay, 1967.
6. *Inormaciones Básicas*, Grupo Andino VL-EI/74.
7. *Historia de la Conquista del Oriente Boliviano*, 1939, ENRIQUE FINOT.
8. *Declaración Conjunta de los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata*, del 27 de febrero de 1967.
9. *Development and Resource (o Programa Multinacional de Inversión y la Integración de América Latina*, New York).
10. *Anuario Estadístico do Brasil*, 1967.
11. ALAF, *Anuario Estadístico Latinoamericano*, 1972.
12. *Revista Informaciones Petroleras*, Ministerio de Energía e Hidrocarburos, 1975.
13. *Informe Bretton*.
14. *Sistema Subregional de Informaciones Estadísticas*, PS/LE/21, 1975.
15. *VII Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata*, Cochabamba (Bolivia), 26/29 de mayo de 1975.
16. *VIII Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata*, Brasilia (Brasil), XII/76.
17. *IX Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata*, Asunción (Paraguay), XII/77.

---

<sup>14</sup> 29-III-1958. Notas reversais adicionais relativas a zona franca en Manaus.

29-III-1958. Convenios para el establecimiento, en Corumbá, Porto Velho y Santos de zonas francas para mercaderías importadas y exportadas por Bolivia.

<sup>15</sup> 23-VII-1975. Notas reversales sobre la utilización por la República de Bolivia de zonas francas en territorio uruguayo.

