



Pedro Oróstica C

Campo Grande – Iquique: ruta directa Atlántico - Pacífico

Hoy, la importancia y trascendencia de los denominados Corredores Bioceánicos, está fuera de dudas. De ahí el hecho de su activa implementación en los territorios de los países del Cono Central de Sudamérica. Especialmente el difundido Corredor de Capricornio que, proviniendo de Brasil, conecta a los puertos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla y finalmente Iquique. Es un hecho también, que estos fueron ideados desde la Municipalidad de Iquique, siendo alcalde el actual senador Jorge Soria Quiroga, pero debieron transcurrir décadas para que los gobiernos nacionales anaran criterios y pusieran manos a la obra.

En la actualidad, es interés de Brasil, Paraguay, Bolivia, Argentina, acercarse al Pacífico a través de los puertos del norte de Chile y sur y centro del Perú. Esto a objeto de proporcionar ventajas a sus respectivas producciones, embarcándolas vía marítima rumbo a los mercados asiático y al resto del mundo. Motivos por los cuales, estos puertos, son fundamentales en esta logística. Por cuanto, es de sentido común, que las carreteras sean lo más directas a los terminales portuarios. Es decir que, constituyan salidas naturales desde sus respectivos territorios productivos. Cuestión que finalmente implican importantes

reducciones de costos. Este plus, es el que ofrece el Corredor Bioceánico Central, para los territorios que están en su trayecto. El cual, partiendo de puertos atlánticos como Rio Janeiro, Santos, Paranaguá, alcanza Campo Grande, recorre Paraguay y Bolivia e ingresa a Chile por Hito 60. Arribando a los puertos de Iquique, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta. Una ruta directa que ahorra bajar por Argentina hasta Jujuy, atravesar la cordillera de los Andes para llegar a Antofagasta, y de ahí recién, el puerto de Iquique. Acá, sin duda, Bolivia jugará un rol geopolítico fundamental. Der igual modo el gobierno de Chile, con la apertura de HITO 60 y la modernización de los puertos del Norte Grande.

CAMPO GRANDE – IQUIQUE

Esta es la ruta del Corredor Central, que llega a Tarapacá uniendo Atlántico y Pacífico. Y como lo hemos señalado en oportunidades anteriores, esta proyección fue expuesta en el Encuentro de Alcaldes del Cono Central de Sudamérica, realizado en Iquique el año 1995. Este se inicia en el Atlántico brasileño, recorre íntegramente su territorio en dirección este oeste, tocando entre otras localidades: Campo Grande; Dorado; Puerto Murinho, en la frontera con Paraguay. En estos momentos, se construye el puente sobre

el gran río Paraguay uniendo Murinho con Carmelo Peralta y con ello ambas naciones.

En Paraguay la ruta continúa, entre otras localidades, a través de Loma Plata, Mariscal Estigarribia, Infante Rivarola, alcanzando la frontera con Bolivia en Hito Br 94, para desde allí alcanzar las localidades de Villamontes, Tarija, Tupiza, Atocha, Uyuni, Rio Grande, Julaca, San Pedro de Quémez, alcanzando la frontera con Chile en Hito 60, región de Tarapacá. De aquí hay 24 kilómetros hasta la Tenencia de Carabineros en Ujina aún sin pavimentar. Desde este punto se alcanza Pozo Almonte, a través de carretera construida por la minera Doña Inés de Collahuasi y luego Iquique. De acá, por la ruta A5, se accede a los puertos de Tocopilla, Mejillones y Antofagasta.

Esta ruta es directa desde Brasil hasta Iquique y a los demás puertos del Norte Grande de nuestro país. No obstante, aún se requiere finalizar algunas obras: 1. terminación del puente Murinho, Brasil – Carmelo Peralta, Paraguay. 2. finalización de asfaltado carretero Mariscal Estigarribia a Pozo Hondo. 3. Pavimentación tramo boliviano Uyuni – Hito 60. 4.- Pavimentar 24 kilómetros, desde Hito 60 a Tenencia Ujina en Chile. 5. Además y especialmente, decisiones geopolíticas, administrativas y culturales decisivas en Bolivia. Es

de esperar que su ingreso a MERCOSUR depare nuevos paradigmas en el país hermano.

BOLIVIA EN MERCOSUR

Debieron transcurrir algunos años para que esto se concretara. Pero hoy Bolivia ya forma parte del Mercado Común del Sur, MERCOSUR. Esto, tras la promulgación por parte del presidente Luis Arce, de la Ley 1567 del 04 de julio del año en curso, que protocoliza su pertenencia a esta organización de países sudamericanos. En este sentido, la prensa destaca lo señalado por la Ministra de Relaciones Exteriores, Celinde Sosa, al resaltar que “los beneficios son enormes, no solo en el área comercial, sino también por las posibilidades para transitar en los países vecinos.” Se cumpliría que una mano lava la otra y ambas la cara. Por cuanto, es de esperar que estas ideas sean acordadas. Y que finalmente Bolivia facilite el tránsito por su territorio, del rodado que transporta las producciones de los países del Mercosur en dirección a los puertos del norte de Chile y sur del Perú. Como así mismo, serían pertinentes leyes y acuerdos respecto a la costumbre de bloqueos de carreteras. También recordar que, luego de la visita del presidente Lula da Silva a Santa Cruz, se señaló que Brasil contaría con 5 rutas para acercarse

al Pacífico. De las cuales 2 pasarían por Bolivia. Quizás una de ellas sea el Corredor Central.

APERTURA HITO 60

Para el Corredor Central, es vital esta apertura aduanera. Puesto que la ruta proveniente de Campo Grande, que atraviesa Paraguay y Bolivia, entra a Chile por este punto. Recordemos que el ex alcalde Jorge Soria Q. ofició a la Cancillería chilena la apertura de este. Pero, en el Oficio 1728 del 22 DIC 2014 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, se explicita que, la “Parte boliviana del nivel central de la época, no respondió, las sucesivas invitaciones formuladas por este Ministerio y DIFROL...” No obstante hoy, el gobierno central de Bolivia y sus territorios del sur lo demandan y establecen acuerdos para concretar ello.

Es por cuanto que, esta solicitud de instalar control fronterizo en Hito 60, fue expuesta por las autoridades centrales bolivianas a la Cancillería de Chile. Esto, en el último Comité de Fronteras e Integración realizado en la ciudad de Arica en el mes de septiembre del año 2023. A esta petición, la autoridad chilena ha respondido positivamente, pero aún no será posible debido a la falta de recursos que implica instalar esta nueva avanzada en este punto fronterizo. Mientras tanto,

los gobiernos locales del sur de Bolivia, continúan organizándose para tener todo dispuesto al momento en que Chile instale control aduanero en Hito 60.

BOLIVIA Y PARAGUAY EN EL CORREDOR CENTRAL

Paraguay en este momento, se encuentra abocado al Corredor Capricornio, pues no podían esperar indefinidamente que Bolivia estableciera acceso a través de su territorio para que alcanzasen el Pacífico. No obstante, el 04 de noviembre año 2004 en la H. Cámara de Diputados de Bolivia haya surgido Declaración que entre otros puntos señalaba: “nos comprometemos a realizar todas las gestiones necesarias...para concretar el Corredor Bioceánico Central para unir a Brasil, Paraguay, Bolivia, Chile, Argentina y vincular a Uruguay y Perú.” Pero esto no se concretó. Quizás ahora es el tiempo para ello.

En tanto el gobierno paraguayo, a través de su Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en la Resolución 677 del



26 de octubre de 2004 “declara de interés institucional el desarrollo del proyecto COBIE, Corredor Bioceánico de Integración Energética, y designa al gabinete del Viceministro de Minas y Energía dependiente de este Ministerio, como institución responsable y promotora en nuestro país.” Eran tiempos en los cuales se planteaban derechamente estas probabilidades.

Así entre otros alcances se señala que: “el COBIE tendrá una longitud de dos mil setecientos cincuenta (2750) kilómetros y conforman un conjunto de servicios de infraestructuras energéticas, ferroviarias, eléctricas, viales (en proceso) y de telecomunicaciones, a ser desarrolladas desde la ciudad de Paranaguá, Brasil, (Costa Atlántica), hasta la ciudad de Iquique – Chile (Costa del Pacífico), atravesando a su paso el Paraguay y Bolivia.” Estas citas de documentos oficiales de ambas naciones demuestran el interés de ambos en relación al Corredor Central, tema que nos convoca hoy.

CORREDOR CENTRAL - HITO 60

Volviendo al Oficio 1718, citado precedentemente, en el punto 4 de este, podemos leer lo señalado por el Director Nacional de Fronteras y Límites del Estado (S) en relación a HITO 60. Tengamos presente que, esta respuesta del 22 de diciembre de 2014, fue dirigida al ex alcalde de la Ilustre Municipalidad de Iquique,

Jorge Soria Quiroga, frente a la petición de apertura de este paso fronterizo. Esto a objeto de dinamizar una red integrativa y productiva no solo para Bolivia, también para los demás países que hoy se encuentran bajando por Argentina para acceder al Pacífico. Reproducimos el texto.

“Como es de su conocimiento, las autoridades nacionales en materias de Transportes, Vialidad y Obras Públicas, también conocen las ventajas que brindaría el establecimiento del punto límite “Hito 60” como paso fronterizo a utilizarse en el denominado “Corredor Central Sur” que se inicia en la República del Paraguay y permite la conexión vía territorio boliviano con los puertos chilenos de Iquique (229 Km.), Mejillones (430 Km.), y Antofagasta (490 Km.), pero en tanto, la contraparte boliviana no acosa las invitaciones para reanudar las reuniones políticas y técnicas bilaterales, es posible prever que el tema de la apertura dicho paso fronterizo



estará dilatado.” Y así ha sido.

CONCLUSIÓN

En estos momentos Brasil, Paraguay, Argentina Y Chile, han dispuestos denodados esfuerzos en la ruta denominada Corredor Bioceánico de Capricornio para acercarse al Pacífico a través de Antofagasta en primer lugar, y a Iquique con posterioridad. Puede señalarse también que Brasil y Paraguay, frente a la postura de Bolivia al no permitir paso por su territorio y a las costumbres de bloqueos en sus carreteras, les obligó a utilizar una alternativa que

se viniese a reemplazar una vía directa como es el Corredor Central. El cual hasta el día de hoy continúa ofreciendo convenientes condiciones geográficas. Hoy Bolivia ha solicitado a Chile dar apertura a una avanzada aduanera en Hito 60. Cuestión que fue aceptada por la autoridad chilena, no obstante, aún no es posible por cuestiones de recursos. En 2025 el puente que une Murtinho y Peralta estarán operativos. Igual la terminación de la carretera bioceánica paraguaya. Bolivia ya cuenta con los recursos para pavimentar el tramo Uyuni Hito 60 y concluir lo que se ha denominado como

Corredor del Lito. Y muy importante también, es la operatividad por parte de nuestro país de contar con puertos que contrapesen la supremacía portuaria peruana. Finalmente señalar que, este análisis se realiza desde una perspectiva local – regional que equidista de la política económica central. Que es finalmente quien decide cómo se hace, cuando se hace y con quien se hace. No obstante también, y, a pesar del paso lento de las prácticas descentralizadoras, siempre es posible esperar avances hacia mejores condiciones en las realidades locales y regionales en el país.

