



Pedro Oróstica Codoceo

# Corredores Bioceánicos en el Cono Sur sudamericano

## CONTEXTO HISTÓRICO INICIAL.

Este es un tema reciente en la historia geográfica sudamericana, al menos para la época moderna. Las primeras referencias acerca de estas rutas logísticas, como las denomina CEPAL, se remontan a la década del 60' del siglo XX, y nacen desde la Municipalidad de Iquique, siendo alcalde en la época el actual senador Jorge Soria Q. Quien se inspira en la logística norteamericana que, en la segunda mitad del siglo XIX ya había conectado su territorio entre los océanos Atlántico y Pacífico a través de ferrovías. Cuestión que le faltó a Brasil.

De ahí que las primeras gestiones sistemáticas para la integración en el territorio sudamericano, surgen a partir de la conexión de Iquique en la región de Tarapacá, Chile, con Oruro, en Bolivia. Acá, a finales de la década del 60' del siglo pasado, se retoman anteriores aspiraciones conectivas con Bolivia. Se institucionalizan acciones paradiplomáticas comunales, en los objetivos de establecer integración física, económica, turística, cultural, tanto para los territorios del norte de Chile, como de los países de este cono sur. Pero estas gestiones se verían, de momento, detenidas por el pronunciamiento militar acontecido en Chile entre los años 1973 y 1990.

## DEMOCRACIA E INTEGRACIÓN

Fue así que el advenimiento del gobierno militar en Chile el año 1973, detiene y retrasa estos procesos; para ser retomados solo a partir del retorno de la democracia en nuestro país. Oportunidad en que Soria vuelve a su cargo alcaldicio a través de elecciones libres. De este modo, el año 1992, ya electo alcalde de la ciudad, emprende un extenso periplo terrestre por los incipientes caminos bioceánicos, recorriendo Bolivia, Brasil, Paraguay

y Argentina. Esto a objeto de sopesar objetivamente la realidad en que se encontraban las futuras rutas bioceánicas integrativas.

## RETORNO A LOS PROCESOS INTEGRATIVOS

Es de este modo que, a partir del año 1993, la Municipalidad de Iquique da inicio a los denominados "Encuentros de Alcaldes, Concejales, Prefectos, e Intendentes de Sudamérica"; seis en total. Con la presencia de autoridades locales y regionales de Perú, Bolivia, Paraguay, Argentina, Brasil y Chile. Es en este contexto que, en el Primer Encuentro, se explicitan las rutas para los denominados "Primer Corredor Bioceánico" y "Segundo Corredor Bioceánico"; referidos luego como el Corredor Norte y el Corredor Sur, respectivamente.

La idea era que, estas autoridades locales solicitaran a sus respectivos gobiernos nacionales, la ejecución en sus propios territorios, de los trabajos faltantes, para finiquitar estas rutas que se convertirían a la larga en los actuales corredores bioceánicos. Esto no fue mayormente comprendido por autoridades regionales de la época. Hoy al igual que entonces, algunas referencias sobre ello.

## CORREDORES BIOCEÁNICOS NORTE Y SUR

En el Acta de Iquique de julio de 1993 referida a este Primer Encuentro, se lee lo acordado por estas autoridades locales de estos países, los cuales hacían énfasis: "que en forma urgente e impostergable, se realicen las inversiones públicas y privadas necesarias y conducentes para la materialización de las carreteras que consolidan dos Corredores Bioceánicos, Pacífico-Atlántico en el Cono Central de Sudamérica."

En cuanto al Primer Corredor Bioceánico, se señalaba que: "parte desde los puertos en el Pacífico de Ilo (Perú), Arica e Iquique en Chile y se encuentran en el nudo carretero de Oruro (Bolivia) para seguir a Cochabamba y Santa Cruz y entrar a Brasil por Corumbá, seguir por Campo Grande y Sao Paulo para llegar a los puertos de Rio de Janeiro y Santos. Desde esta carretera salen ramales para Lima (Perú), La Paz (Bolivia) y Brasilia (Brasil).

En relación al Segundo Corredor, este "parte de los puertos de Iquique, Tocopilla y Antofagasta (Chile). Se juntan en Calama para entrar a Jujuy (Argentina) Vía Paso de Jama. Sigue por Corrientes y Resistencia para entrar a Brasil, por Santo Tomé, Sao Borja al Estado de Rio Grande do Sul y llegar a los puertos de Paranaguá y Porto Alegre (Brasil). Desde esta carretera salen ramales para llegar a Asunción (Paraguay),

Buenos Aires (Argentina), Montevideo (Uruguay) y Santiago de Chile."

En esta fecha ya se delineaba el actualmente promocionado Corredor de Capricornio. Y será en el Encuentro del año 1995, que se da a conocer un Tercer Corredor Bioceánico, denominado hoy como Corredor Central.

## CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL.

Como se dice, será en el Tercer Encuentro, realizado por la Municipalidad de Iquique el año 1995, que se incorpora este "Tercer Corredor" y que sería denominado Corredor Central. Esta ruta, es la mejor, geográficamente hablando, para Tarapacá. Parte de Iquique, llega a Hito 60 en frontera con Bolivia, continúa por el sur boliviano, encontrando las localidades de Uyuni, Tupiza, Tarija, Villa Monte; ingresa a Paraguay por Infante Rivarola, Mariscal Estigarribia, Loma Plata, puerto Peralta; entrando a Brasil por puerto Murinho, Dorado, Campo Grande, Guarapuava, arribando al puerto de Paranaguá, en el Atlántico. Éstas entre otras localidades. Importa señalar que esta vía, en su momento, llamó la atención del gobierno de Paraguay, puesto que atravesando Bolivia llegaban directamente a Iquique y a los demás puertos del norte de Chile. Se habló en su momento del Corredor Energético. No obstante, el gobierno boliviano de la época, cerró las conversaciones al respecto. Siendo el motivo por el cual Paraguay y Brasil optaron bajar por Argentina, a través la cordillera por Paso Jama, para llegar a Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique.

Posterior a las iniciativas de los corredores bioceánicos que surgieron en el Municipio de Iquique siendo alcalde el actual senador Jorge Soria, en varias regiones de nuestro país se trabaja en carreteras bioceánicas. Así se tiene: Capricornio para Antofagasta; Paso San Francisco para Atacama; Paso Agua Negra para Coquimbo. A continuación algunos datos sobre ellos.

## CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

Esta ruta surge frente a la necesidad de Brasil y Paraguay de alcanzar el Pacífico. Por lo cual el año 2015 se reúnen en la capital paraguaya los gobiernos de Chile, Argentina, Paraguay y Brasil, en el Encuentro de Asunción. Esto a objeto de acordar la funcionalidad de este Corredor denominado Capricornio, para arribar a los puertos del norte de Chile, partiendo por Antofagasta. En este contexto, se establecen trascendentes y potentes acuerdos para concluir esta ruta, y acercar las producciones de estos países a los mercados asiáticos a través

## CONSTRUYENDO LAS CARRETERAS CONSTRUIREMOS EL PROGRESO DE AMÉRICA

29, 30 y 31 de Julio de 1993



del Océano Pacífico.

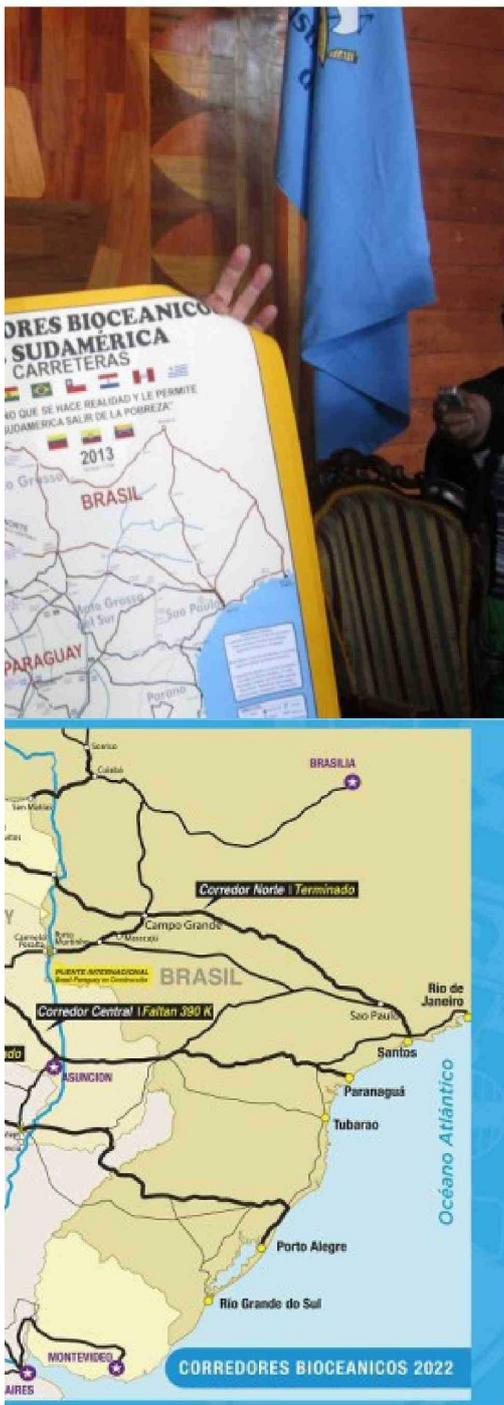
Entre otras tareas que, implicaron inversiones brasileras - paraguayas, destacan obras estratégicas como la construcción del puente sobre el río Paraguay, que viene a unir las localidades de puerto Peralta y puerto Murinho, uniendo ambos países. Además le correspondió a Paraguay, la pavimentación de 500 kilómetros de carretera entre Peralta y Pozo Hondo, atravesando el Gran Chaco paraguayayo. Vía, como decimos, empalma y baja por territorio argentino, arribando al norte chileno y a

sus puertos a través de Paso de Jama. Para 2025 se contempla finalizar ambas obras en plena construcción.

Esto, especialmente para la región de Antofagasta. Ahora y más al sur, en la región de Atacama, tenemos otro Corredor, que viene a unir Copiapó, Chile, con Catamarca, Argentina, a través del Paso San Francisco.

## CORREDOR BIOCEÁNICO PASO SAN FRANCISCO.

Esta versión bioceánica, destaca por el



trabajo integrativo entre estas localidades binacionales. Inicialmente se encuentra conectando a Copiapó con Catamarca, Argentina, la cual se encuentra ubicada a 250 kilómetros del límite fronterizo con Chile. Buscan integrarse a través del Paso San Francisco, tanto por ruta carretera, utilizada actualmente, como por ferrovía, en estudio aún. Estas proyecciones reúnen al gobierno regional de Atacama y a los gobiernos provinciales de

Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos. Respecto al proyecto ferroviario, desde Catamarca se señala que es un "Corredor perfectamente organizado, que tiene su puerta de entrada en la localidad de Recreo, que es un punto cuatripartito que se comparte con Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba, donde estamos iniciando la construcción de un puerto seco que resolverá la llegada de carga de distintos

puntos y se cargue en un tren que sale directo con destino final del Pacífico." Esta ruta vial finalmente unirá los puertos de Rosario y Buenos Aires. Siguiendo al sur encontramos el Paso de Agua Negra, que nuevamente une a Chile y Argentina.

#### **CORREDOR BIOCEÁNICO PASO AGUA NEGRA**

Esta ruta se encuentra uniendo las localidades de Coquimbo, en la región de ese nombre, con la provincia de San Juan en Argentina. Como toda propuesta bioceánica, estas proyecciones se dirigen a mejorar las conectividades para generar dinamismo para el transporte pesado, el intercambio comercial y la actividad turística. Actualmente se encuentra habilitado para vehículos menores y buses. Las autoridades regionales de Coquimbo como las provinciales de San Juan, se han esforzado por dar continuidad a este trascendente proyecto para esos territorios.

No obstante los avances que pueden haberse alcanzado, hoy están detenidos debido a los costos que implica la construcción de 2 túneles "principales semi paralelos que albergarán calzadas para el tránsito de dos carriles cada uno con una longitud de 13.9 kilómetros." Estos túneles, una magna obra de ingeniería, junto con conectar ambos países, "permitirá configurar el Corredor Bioceánico Central (CBC) que integra a los países que cruzan el paralelo 30 desde Porto Alegre, Brasil, hasta el puerto de Coquimbo Chile." Esto es, Brasil, Argentina y Chile. Nótese que en esas latitudes también se habla de un Corredor Bioceánico Central; igualmente como se le denomina al Tercer Corredor o Corredor Central que une Iquique y el puerto de Paraná en el Atlántico brasileño.

#### **CONCLUSIONES**

Esta crónica sobre Corredores Bioceánicos, ha servido para colocar de relieve el trabajo paradiplomático realizado tempranamente desde el municipio de Iquique, desde la década del 60' del siglo pasado. Hoy, su relevancia se encuentra reconocida en su más amplia generalidad. Especialmente por

los gobiernos nacionales que, a la vuelta de las décadas se encuentran comprometidos en sacar adelante estas proyecciones de importancia continental. Es el caso de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, que han dado la conclusión del corredor bioceánico de Capricornio, para que estos países alcancen los mercados asiáticos a través del Pacífico.

No obstante, para Tarapacá, el Corredor más conveniente es el Central, que parte desde Iquique, atraviesa el sur de Bolivia, cruza el territorio de Paraguay y entra a Brasil por Puerto Murinho, alcanzando Campo Grande en Mato Grosso do Sul y arribando al puerto de Paraná en el Atlántico brasileño. Es por cuanto que, recientemente el senador Jorge Soria ha entregado impreso al presidente brasileño Lula da Silva, con nueva opción para salir al Pacífico a través del Corredor Central, que parte en Campo Grande, atraviesa Paraguay y Bolivia, entrando a Chile por HITO 60.

De ahí la preponderancia que el senador le otorga a la ampliación y dragado, a mínimo costo, del puerto de Iquique. Pensando en el traslado marítimo de las producciones de estos países a los mercados asiáticos. Y, a modo que el sistema portuario chileno levante cabeza, frente a la hegemonía que alcanzó Perú en el Pacífico Sudamericano, con sus puertos de El Callao, Chancay y próximamente Corio. De ahí resalta la importancia de Bolivia, ahora que ha sido incorporada al Mercosur, para que autorice el tránsito por su territorio del rodado de los demás miembros.

Sin duda que los Corredores Bioceánicos constituyen elementos logísticos de primer orden para los países y para sus territorios subnacionales. En los cuales han participado diferentes personalidades a través del tiempo. Por lo cual y finalmente, desde estas líneas, la idea que a estas rutas bioceánicas se le asignen nombres propios, en los casos sea atinente. En alguna ocasión, ya había sido propuesto que el Corredor Norte llevara el nombre de Jorge Soria y el Corredor Sur el de Felipe Herrera, ex presidente del Banco Interamericano de Desarrollo. Queda planteado.