

IIRSA en Bolivia

Foro Boliviano sobre Medio Ambiente y
Desarrollo



FOBOMADE

Bolivia y el IIRSA

- Bolivia es un país con una relativa participación en la economía regional y casi ninguna en el ámbito hemisférico.
- Tiene problemas por la incidencia de la pobreza, la marginalidad y su limitado acceso a servicios.
- Sin embargo, resulta de gran importancia para el IIRSA, que viene desarrollando importantes proyectos con la propaganda de que gracias a ellos se integraran regiones alejadas de Bolivia; que se podrán vender productos al inmenso mercado externo y que gracias a esto se alcanzará el crecimiento económico.
- Pero las grandes inversiones destinadas a consolidar los ejes del IIRSA, tienen gran importancia para el comercio de los países hegemónicos de América Latina y para satisfacer las necesidades energéticas de estos.

IIRSA en Bolivia

- Acorde a la estrategia de la banca internacional a partir de 1994, y de acuerdo al Nuevo Modelo Económico establecido a partir de 1985, se definieron importantes políticas para Bolivia 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”(Plan General de Desarrollo Económico y Social de la república: EL CAMBIO PARA TODOS. Octubre, 1994.)
- Enmarcadas en estos principios, las políticas de transportes y energéticas del país se dirigieron a satisfacer las demandas de vinculación, de energía y de servicios internacionales

IIRSA en Bolivia

- De acuerdo al Plan General de Desarrollo Económico desde hace varios años, se van construyendo, como prioridad para Bolivia, los denominados Corredores de Integración de la reformulada Red Fundamental de Carreteras, que no son más que “*corredores de tránsito de mercadería de los países vecinos y corredores exportadores de recursos naturales*” establecidos en IIRSA.
- El costo de construcción de estas obras proviene de los organismos multilaterales de crédito y constituyen el mayor porcentaje de las inversiones del Estado, incrementando año a año la dependencia del país y la deuda externa (6.7 mil millones)

IIRSA en Bolivia

- Ejes de IIRSA que atraviesan Bolivia:
 - Perú-Brasil-Bolivia,
 - Andino,
 - Capricornio e
 - Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Tienen una característica común: todos ellos confluyen al interior del país en algún punto del Eje Interoceánico Central, que llega a constituir uno de los principales ejes transversales de Sudamérica.

El Eje Interoceánico Central

- El Eje aprovecha la carretera existente que une las tres principales ciudades del país, La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, centros importantes para la provisión de servicios;
- Cruza la Cordillera de Los Andes (las cordilleras Oriental y Occidental en Bolivia) aprovechando el Altiplano.
- Atraviesa cinco de las seis grandes provincias fisiográficas del territorio (Escudo precámbrico, Llanura chaco beniana, Cordillera Oriental y Occidental y Altiplano), regiones de importancia por su riqueza biológica.

El Altiplano y el acceso al Pacífico

- Durante los últimos veinte años (1980-2000), la economía mundial se ha desplazado hacia el Océano Pacífico, donde está en crecimiento un mercado emergente que aglutina a más del 50% de la población mundial. El mayor porcentaje de los intercambios comerciales del planeta se realiza actualmente entre Estados Unidos y los países industriales de la Cuenca del Pacífico, es decir, Japón y los cuatro tigres asiáticos (Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Singapur), mercado al que todos los países quieren acceder.
- Las rutas interoceánicas tienen importancia gracias a la preponderancia que van adquiriendo las rutas de comercio y los ejes marítimos de esta cuenca.
- La región altiplánica es el paso lógico y el que presenta las mejores condiciones para el flujo de mercancías hacia los puertos del Pacífico.

Brasil y el Eje Interoceánico Central

- 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 y Chile, que forma parte del Eje MERCOSUR-Chile.
- Alcanzar este objetivo le permitiría avanzar en su anhelo de lograr una posición dominante en América Latina, resultado de la estrategia brasileña, de lograr el liderazgo regional a través de la incorporación a su zona de influencia de 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.

Chile y el Eje Interoceánico Central

- Por otra parte, es interés de Chile tener acceso al mercado del Sur del Brasil y hacia los puertos del Atlántico brasileño (el principal socio comercial de Chile es Brasil, país al que llega el 50% de sus exportaciones aunque la balanza comercial entre los dos países es desfavorable a Chile) y consolidarse como país prestador de servicios a través de su extenso litoral, convirtiéndose en el principal prestador de servicios en el Pacífico Sudamericano para la carga proveniente del MERCOSUR.

Eje Interoceánico Central

- Este eje está siendo objeto de grandes inversiones (en especial BID y CAF) para ejecutar la ruta que vincula Santa Cruz con Puerto Suárez, de aproximadamente 600 Km, además se ha invertido en el tramo El Sillar entre Cochabamba y Santa Cruz, y la reconstrucción del puente Galindo en el Chapare.

EJE INTEROCEANICO CENTRAL GRUPO 3: Conexión Santa Cruz - Puerto Suárez



Instalación de fibra óptica a lo largo de la carretera

Paso de frontera Puerto Suárez - Corumbá

Concesión Ferrocarril / Carretera Motacucito - Puerto Bush, con operación portuaria

Proyecto Ancla: Construcción Carretera Pailón - San José - Puerto Suárez

Nuevos Ejes Interoceánicos

- Sin embargo, si bien el Eje Interoceánico Central presenta las mejores características fisiográficas para el cruce de Sudamérica, los conflictos sociales de los últimos años en diferentes regiones del país, considerados como “cuellos de botella”, han originado que los gestores de IIRSA lleguen a idear canales alternativos que eviten las zonas del Chapare y Altiplánica de La Paz y Oruro, donde se han producido estos conflictos.
- De esta manera, el nuevo diseño de IIRSA, a partir del 2004, ha incorporado la ruta Cañada Oruro (Frontera con el Brasil)- Villamontes - Tarija – Tupiza - Estación Abaroa (Frontera con Chile) en dirección a Iquique, que recorre la región sur del país a través de Tarija y Potosí, sin descuidar la vinculación en Bolivia de las dos principales rutas que fraccionan transversalmente el territorio nacional, para lo cual se pretende mejorar la carretera Santa Cruz-Villamontes.
- Adicionalmente se han incorporado rutas de vinculación Bolivia-Paraguay (carretera Villamontes-Hito BR94) y Bolivia-Argentina (Potosí-Tupiza-Villazón).

EJE INTEROCEANICO CENTRAL

GRUPO 1: Conexión Chile - Bolivia - Paraguay - Brasil

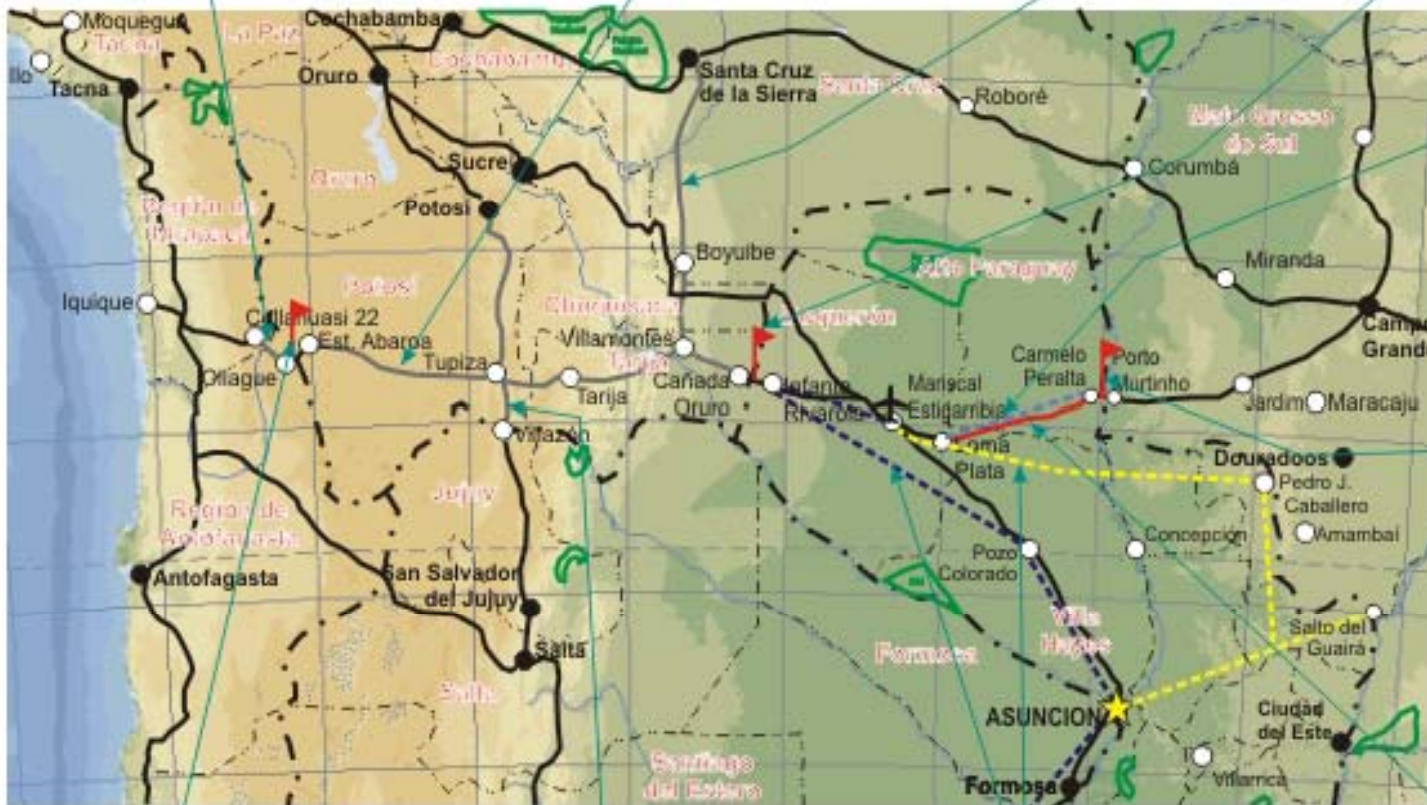


Construcción de Carretera Ollague - Collahiasi 22

Construcción de Carretera Cañada Oruro - Villamontes - Tarija - Estación Abaroa

Mejoramiento carretera Santa Cruz - Villamontes

Paso de Frontera Infante Rivarola - Cañada Oruro



Conexión fibra óptica Porto Murtinho - Loma de Plata

Paso de Frontera Carmelo Peralta - Porto Murtinho

Paso de frontera Ollague - Estación Abaroa

Pavimentación Potosí - Tupiza - Villazón

Proyecto Gasífero - Termoeléctrico Bolivia - Paraguay

Proyecto Ancla: Pavimentación Carmelo Peralta - Loma de Plata

Eje Perú-Bolivia-Brasil

- Por otra parte, el Eje Perú-Brasil-Bolivia ha ido adquiriendo mayor importancia por lo que la realización de estudios de los tramos que lo componen se encuentra en marcha con financiamiento del BID y BM, con compromisos de financiamiento para la etapa de ejecución.
- En Bolivia este Eje lo constituyen dos grupos de proyectos:
 - El Corredor Norte que vincula los Estados de Rondonia y Acre (Brasil) a través de las rutas Guayaramerín – Riberalta - La Paz y Río Branco – Cobija – Riberalta con el Eje Interoceánico Central y los puertos del Pacífico.
 - El objetivo del mismo es que la carga, principalmente de soya proveniente de Rondonia, llegue a puertos chilenos y peruanos reduciendo tiempos y costos en relación a las rutas actuales de transporte a los puertos brasileños del Atlántico.

EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA

Grupo 2: Río Branco - Cobija - Riberalta - Yucumo - La Paz



Paso de Frontera
Río Branco - Cobija

Paso de Frontera
Perú - Bolivia
(Extrema)

Carretera
Yucumo - Trinidad

Carretera
Cobija - Riberalta

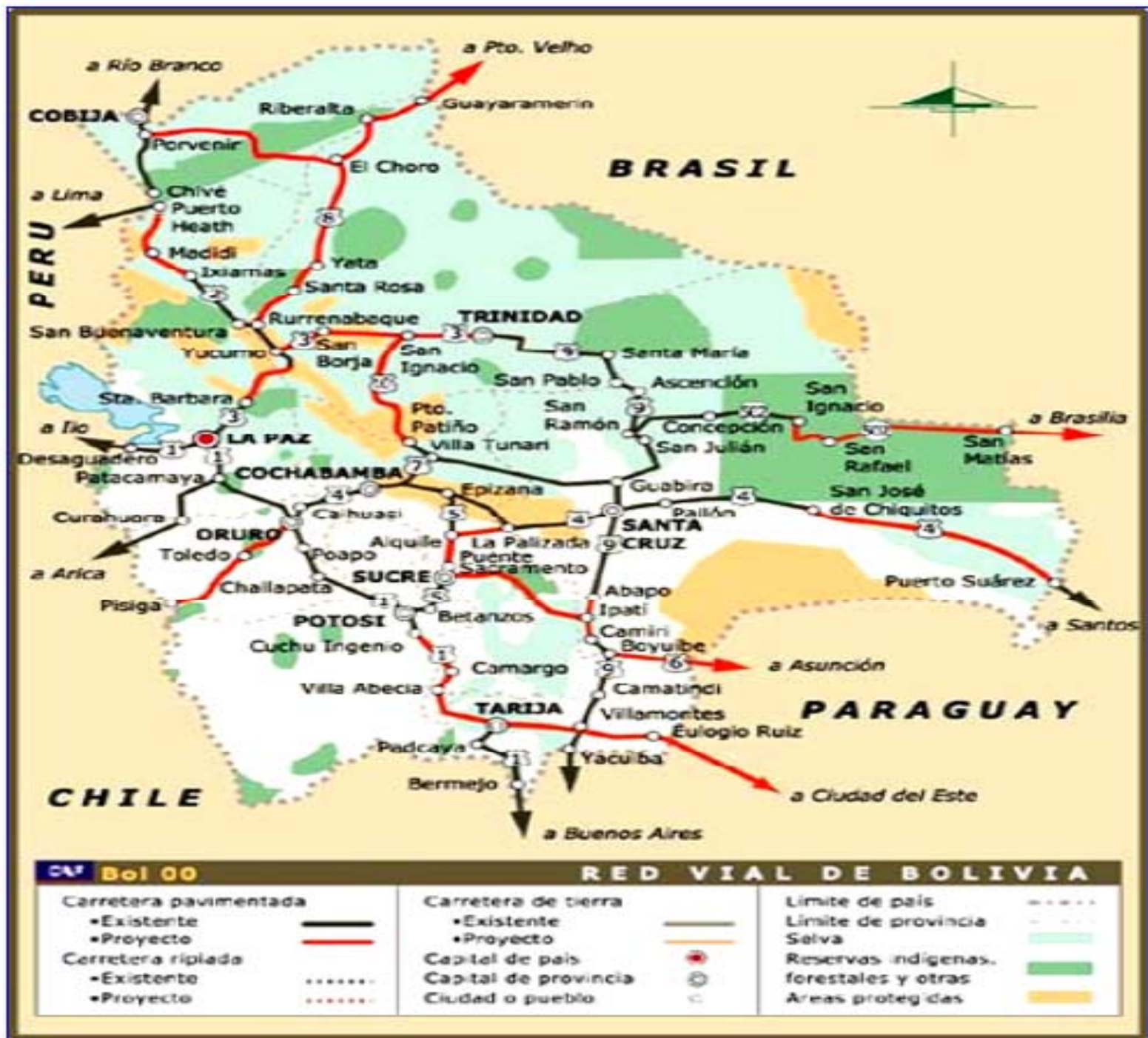
Cobija - Extrema

Proyecto Ancla:
Carretera
Guayaramerin -
Riberalta - San
Borja - La Paz



Impactos del Eje Perú-Bolivia-Brasil

- Si no se adoptan políticas y acciones reales de articulación e incorporación de regiones alejadas hacia el país y no se consideran las verdaderas necesidades de los pueblos y comunidades que habitan esas regiones, el efecto real de llevar adelante la ejecución de los proyectos que forman parte de esta ruta, es la desarticulación de esas regiones con Bolivia y expulsión de la población producto de la invasión de capitales externos.
- Por otra parte, la región por la que se pretende desarrollar el Eje constituye una de las más importantes de Sudamérica por la riqueza y diversidad cultural y biológica de su área de influencia, además que resulta ser la puerta de ingreso al sector sur de la Amazonía. Es una región vulnerable a las iniciativas del comercio internacional para incorporar la diversidad cultural y la biodiversidad a los criterios de mercado.



Los proyectos del río Madera

- Forman parte del mismo Eje el Complejo Hidroeléctrico del Río Madera y las hidrovías de los ríos Madera y Madre de Dios, proyectos impulsados por el Brasil sin que Bolivia haya realizado análisis de su conveniencia y ejecución, motivo por el cual recientemente las autoridades del país, han decidido no autorizar ningún tipo de licencia para llevar adelante estudios sobre las represas del Complejo Hidroeléctrico del río Madera por parte de empresas Brasileñas, hasta que en Bolivia se lleven a cabo los estudios necesarios en relación a estos proyectos de IIRSA.

EJE PERÚ - BRASIL - BOLIVIA

Grupo 3: Porto Velho - Madeira - Guayaramerín



Líneas de Transmisión entre las dos centrales hidroeléctricas del río Madeira y el sistema central

Hidroeléctrica Binacional Bolivia - Brasil

Proyecto Ancla:
Navegación del Río Madeira entre Porto Velho y Guayaramerín

Hidroeléctrica Cachuera - Esperanza (Madre de Dios)



Complejo Hidroeléctrico Río Madeira con esclusa para la navegación

Hidrovia Madre de Dios y puerto fluvial (estudio de navegabilidad, batimetría, identificación de puntos críticos y requerimientos de dragado)

Hidrovia Ichile - Mamoré

Ubicación de las centrales hidroeléctricas del río Madera

