

## **Chile y Bolivia, destino com3n**

Patricio Arrau  
Presidente Gerens  
Presidente Empresa Portuaria Iquique  
Vicepresidente C3mara Chileno-Boliviana de Comercio  
(Columna diario La Tercera, 7/02/04)

Quienes estamos vinculados a la primera regi3n sabemos lo importante que es el entendimiento y la integraci3n entre Chile y Bolivia. Juntos tenemos una gran oportunidad para generar un poderoso nuevo polo de desarrollo para nuestros pueblos. Por ello es preocupante como los aspectos geopol3ticos hist3ricos, que tienen poco o nada que ver con el desarrollo econ3mico com3n, enturbian los esp3ritus y perturban las voluntades necesarias para dar un puntapi3 a este proceso de desarrollo y creaci3n de riqueza com3n. Tres son las voluntades que deben conjugarse. La de un nuevo liderazgo pol3tico en la hermana rep3blica de Bolivia que sea capaz de cohesionar a su pueblo en torno a los verdaderos elementos econ3micos y de desarrollo que est3n en juego y dejar de utilizar el sentimiento antichileno para ese prop3sito. La voluntad de las autoridades nacionales para definir una potente pol3tica de integraci3n hacia Bolivia, que implica dejar atr3s viejos esquemas de “neutralidad y transversalidad” en la forma de hacer pol3tica econ3mica, entendiendo que enfrentamos una situaci3n especial de un pa3s hermano que requiere ayuda y que amerita decisiones especiales. Y en tercer lugar, la voluntad de una nueva generaci3n empresarial en el norte grande que comprenda las claves del futuro, abandone la funci3n de proveer comercio “informal” a Bolivia y se suba al carro de la modernidad y formalizaci3n del comercio internacional de Bolivia. A continuaci3n se profundiza en los dos primeros puntos.

Es comprensible que los aspectos geopol3ticos y la hist3rica demanda por mar sea un instrumento recurrente de cohesi3n social en Bolivia. Sin embargo no es correcto pensar que una salida al mar resuelva los verdaderos problemas econ3micos de Bolivia, que tienen que ver con la falta de inversi3n para la explotaci3n de los cuantiosos recursos primarios que tiene el pa3s, la falta de infraestructura vial para abaratar los costos de transporte del comercio internacional y la necesidad de fuerte inversi3n en educaci3n. Condici3n necesaria para este tercer problema es generar la riqueza y desarrollo econ3mico que viene con los otros dos. Hacemos votos para que las conocidas ofertas chilenas de un eventual corredor en el l3mite norte de Chile junto a un enclave con autonom3a tributaria en la bah3a de Patillos puedan satisfacer al pueblo boliviano, de modo que Bolivia pueda abocarse a los verdaderos desaf3os econ3micos que tiene por delante: la explotaci3n de los recursos del subsuelo, agr3colas y agroindustriales en su pa3s, junto al mejoramiento de la infraestructura vial y de su capital humano.

En cualquier escenario de soluci3n geopol3tica, los bienes y productos transitar3n por caminos chilenos y se transferir3n en puertos chilenos. Nuestro sector privado puede aportar con capital a las inversiones requeridas, pero tambi3n es imperativo que el Estado chileno consolide una nueva pol3tica de apoyo a Bolivia. A la muy buena oferta chilena en

las entrampadas negociaciones del TLC y a las importantes inversiones privadas asociadas a las concesiones de los puertos del norte grande, se requiere una nueva y decidida pol3tica de inversiones viales del Estado y un apoyo bilateral para las inversiones viales en Bolivia. En Chile hemos resuelto maravillosamente las necesarias inversiones viales urbanas e interurbanas en las grandes urbes del centro, pero seguimos con serias insuficiencias en las zonas extremas y regiones de menor densidad. Es absurdo que la soya boliviana viaje por el oc3ano Atl3ntico hasta el Estrecho de Magallanes, para luego subir por el oc3ano Pac3fico hasta Colombia y Venezuela, en un periplo de 60 d3as, s3lo porque los caminos y las inversiones portuarias no son aptas para hacer el mismo recorrido en 15 d3as por lo puertos chilenos. Es absurdo que la carga se mueva en camiones desde Iquique al resto de Chile, s3lo porque la ley no permite que los buques que navegan hacia la quinta regi3n realicen cabotaje de carga. Los nuevos productos bolivianos que se exporten a Chile pueden tener un ahorro de 30% en el transporte entre Iquique-Santiago si se levanta est3 anacr3nico obst3culo. Una decidida nueva pol3tica hacia Bolivia debe identificar estos problemas y resolverlos. Por ejemplo, se pueden escalar las prometidas inversiones en el corredor Huara-Colchane que une Iquique con Oruro, Cochabamba y Santa Cruz. Se puede permitir el cabotaje mar3timo de carga entre Iquique y el resto de Chile (que ya est3 autorizado desde Arica). Finalmente se puede definir un programa de pr3stamos bilaterales para la inversi3n en los corredores de integraci3n del lado boliviano. Por ejemplo, con US\$ 22 millones que se requieren para el tramo Huachacalla-Pisiga, Bolivia tendr3a un nuevo corredor comercial y Chile adicionar3a a su prestigio internacional una nueva faceta de ayuda y apoyo a su vecino de menores recursos.